Die Haftung des Rheders
in ihrer geschichtlichen Entwicklung und Geltung im heutigen deutschen Recht.

Inaugural-Dissertation

der Hohen Juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Heinrich Ed. Brandt

aus Hamburg-Altona,

Referendar am Landgericht zu Hamburg.

ACAD. LAUBAT. BIBL.

Approbiert am 16. Dezember 1908.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1909.

164

Referent: Univ.-Prof. Dr. Sehling.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitung 1

§ 2. Der Ursprung und die Entwicklung der verschiedenen Arten der Haftung 3

§ 3. System und Gründe der Haftung im heutigen deutschen Recht 11

§ 4. Der Rheder 13

§ 5. Die rechtliche Natur und der Inhalt des Schiffsvermögens. 23

§ 6. Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes . . . 34

§ 7. Die beschränkt-dingliche Haftung 51

§ 8. Die beschränkt-persönliche Haftung 73

§ 9. Die unbeschränkte Haftung 82

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549821_0165

Literaturverzeichnis.

Archiv für zivilistische Praxis. Bd. 91.

Boyens-Lewis, Das deutsche Seerecht. Bd. 1 1897, Bd. 2 1901.

Brandis, Das deutsche Seerecht. Bd. 1. 1908.

Brodmann, Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. 1906.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 1903.

Dernburg, Preußisches Privatrecht. Bd. 1. 1884.

Dernburg, Pandekten. Bd. 1. 1900.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. 1880. (zit.: Ehrenberg.)

Ehrenberg, Festgabe der Göttinger Fakultät für Regelsberger. 1901. (zit.: Ehrenberg, Festgabe.)

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Bd. 4: Seerecht. 1884.

Entscheidungen in der hamburgischen Gerichtszeitung. 1861—1868. Im Hauptblatt der hamburgischen Handelsgerichtszeitung. 1868—1879. Im Hauptblatt der hanseatischen Gerichtszeitung.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 1899.

Gareis-Fuchsberger, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 1891.

Geppert, Die Haftung des Rheders aus Handlungen des Schiffers. 1894.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. Bd. 1: Universalgeschichte. 1891.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. 3, 4, 21, 32, 35, 39, 41, 42, 44, 47, 52, 58, 59. (zit.: G. Z.)

Gütschow, Beseitigung der Haftung des Rheders für Kollisionsschäden. 1902.

Harder, Das Schiffs- und Seerecht. 1855.

Hübner, Deutsches Privatrecht. 1908.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. 1908.

Leo, Deutsches Seehandelsrecht. 1902.

Lewis, Das deutsche Seerecht. 1883.

Linde, Die Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden. 1898.

Luerssen, Das Schiffsgläubigerrecht und die übrigen seerechtlichen Pfandrechte. 1902.

Makower, Das deutsche Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 2. 1900.

Martin, Schiffsgläubigerschaft am eigenen Schiff. Dissert. Borna-Leipzig 1907.

Mittelstein, Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. 1889. (zit.: Mittelstein.)

Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. Bd. 1. 1903.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts. 1906.

Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers. 1900.

Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechts. Bd. 3. Teil 1. 1830.

Protokolle der Kommision zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, herausgegeben von Lutz. 1860—1863.

Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Rheders. 1891.

Schaps, Das deutsche Seerecht. 1906.

Schröder, Deutsche Rechtsgeschichte. 5. Aufl. 1907.

Seufferts Archiv für die Entscheidungen der obersten Gerichte. Bd. 48, 50.

Sieveking, Das deutsche private Seerecht. 1907.

Stobbe, Deutsches Privatrecht. Bd. 2 u. 3. 1890.

Wagner, Handbuch des Seerechts. 1884.

Windscheid-Kipp, Pandekten. Bd. 2. 1900.

§ 1.

Einleitung.

Wer zu einer obligatorischen Leistung verpflichtet ist, wer Schuldner eines anderen geworden ist, haftet aus dieser Verpflichtung. Diese Haftung gehört jedoch nicht zum Wesen der Obligation; sie ist vielmehr die in der Rechtsschutzpflicht der öffentlichen Gewalt begründete Folge der Obligation: sie besteht wegen der Obligation.[1])

In ihrem Umfange stellt sich die Haftung unter einem doppelten Gesichtspunkte dar: nach dem Umfange dessen, wofür gehaftet wird, und nach dem Umfange dessen, was haftet. Nach dem allgemeinen Grundsatze haftet der Schuldner sowohl für die gesamte Forderung als auch mit seinem ganzen Vermögen, d. h. er haftet unbeschränkt und seine gesamte Habe dient, wenn die Erfüllung ausbleibt, als Exekutionsobjekt.[2])

---

[1]) vgl. Rehme S. 1; Dernburg, Pand. Bd. 2 § 1.

[2]) Der juristische Sprachgebrauch verbindet mit dem Worte „haften" keinen feststehenden Sinn; gerade das BGB. kennt die „Haftung" in einer verschiedenen Bedeutung. Von einer „Haftung" ist die Rede sowohl, wenn es sich um Sachen (z. B. BGB. §§ 1118, 1210), als auch, wenn es sich um Personen handelt. In Beziehung auf letztere, wo der Begriff am häufigsten vorkommt, soll er vor-

Diese allgemeine Regel erleidet mehrfach Ausnahmen, vor allem im Seerecht, wo die Haftung des Rheders in vielen Beziehungen eine Einschränkung erfahren hat. Die historische Entwicklung der verschiedenen Arten der Haftung des Rheders und ihre Anwendung im heutigen deutschen Recht soll im folgenden dargestellt werden.

Wir haben hierbei folgende Arten der Haftung zu unterscheiden:

I. Die unbeschränkte Haftung:

a) Der Rheder haftet für die ganze Forderung eines Dritten und kann eine Zwangsvollstreckung des Dritten in sein Vermögen einseitig nicht abwehren (unbeschränkt-persönliche Haftung);

b) er haftet zwar unbeschränkt mit seinem ganzen Vermögen, kann aber die Haftung abwenden durch Preisgabe eines bestimmten Gegenstandes (unbeschränkt-persönliche, aber beschränkbare Haftung = Abandon-system).

---

nehmlich zum Ausdruck bringen, daß jemand für einen entstehenden Schaden „verantwortlich" ist, d. h. denselben zu ersetzen hat (vgl. statt aller BGB. § 835), oder auch, daß innerhalb eines bestehenden Schuldverhältnisses etwas zu „gewährleisten" ist (vgl. z. B. BGB. §§ 436 ff., 443). Andererseits kann Haftung auch gleichbedeutend sein mit der Verpflichtung, die Zwangsvollstreckung zu dulden. Ist diese Verpflichtung rechtlich beschränkt — wohl zu scheiden von der Möglichkeit, daß das Vermögen eines Schuldners faktisch nicht ausreicht —, so liegt ein „Schuldverhältnis mit beschränkter Haftung" vor.

II. Die beschränkte Haftung:

a) Der Rheder haftet beschränkt hinsichtlich der vollstreckbaren Höhe der Forderung (beschränkt-persönliche Haftung);

b) er haftet beschränkt hinsichtlich des Kreises der Exekutionsobjekte (unpersönliche-dingliche Haftung = Exekutionssystem).

§ 2.

Der Ursprung und die Entwicklung der verschiedenen Arten der Haftung.

I. Die unbeschränkt-persönliche Haftung.

Die unbeschränkt-persönliche Haftung des Rheders hat sich entwickelt aus dem römischen Recht, welches grundsätzlich auf diesem Standpunkt steht.[1]) Dieses findet seinen Ausdruck in den Klagen, die gegen den Rheder gegeben sind.

Mit der actio exercitoria,[2]) einer actio adjecticiae

---

[1]) Rehme S. 5.

[2]) Dig. 14, 1. Im römischen Recht ist bekanntlich ein Stellvertreter beim Abschluß von Verträgen unmöglich. Der freie magister navis war, da er selbst als Kontrahent auftrat, zunächst aus den Geschäften berechtigt und verpflichtet (per liberam personam adquiri nobis non potest). Im Laufe der Zeit machte sich das Fehlen der Stellvertretung besonders bei Kreditgeschäften fühlbar. Diesem Mangel suchte der Prätor durch die actio exercitoria abzuhelfen.

qualitatis haftet der exercitor (Rheder) neben seinem magister navis (Schiffer) aus dessen Geschäften.[3])

Ihre Voraussetzung ist, daß das fragliche Geschäft in den Geschäftskreis des magister navis fällt: non autem ex omni causa praetor dat in exercitorem actionem sed eius rei nomine, cuius ille praepositus fuerit.[4]) Der magister muß ferner vom exercitor zu dem Geschäft ermächtigt sein; dies wird jedoch präsumiert, wenn es bei den Schiffen dieser Art üblich ist.[5]) Bei Bestehen dieser Voraussetzungen haftet der Rheder persönlich und in solidum.

Eine unbeschränkt-persönliche Haftung ergibt sich ferner aus der actio de recepto,[6]) die ursprünglich nur gegen den magister navis (= nauta)[7]) ging. Sie gibt Klage auf Ersatz für jeden Verlust und jede Beschädigung von solchen Sachen,[8]) deren Aufnahme im gewerbsmäßigen Geschäftsbetriebe erfolgt ist, also entweder durch den exercitor selbst, durch den magister navis oder einem besonders damit beauftragten Schiffsmann.[9])

Auch beim foenus nauticum,[10]) dem Seedarlehen,

---

[3]) Goldschmidt, Handb. des HR. S. 80.

[4]) l. 1 § 7 D. 14, 1.

[5]) Rehme S. 11; Pöhls S. 157; Dernburg, Pand. Bd. 2 § 13.

[6]) D. 4, 9.

[7]) vgl. Goldschmidt in G. Z. Bd. 3 S. 607 Anm. 1.

[8]) l. 1 § 8, l. 3 pr. D. 4, 9.

[9]) l. 1 § 2 D. 4, 9.

[10]) D. 22, 2; Cod. 4, 33.

haftet der exercitor unbedingt, d. h. unbeschränkt persönlich, wenn die Bedingung, nämlich daß der beliehene Gegenstand die Seereise glücklich beendet hat, eingetreten ist.

Unbeschränkt und persönlich haftet der exercitor auch aus der actio furti und der actio damni iniuria dati in duplum. Voraussetzung dieser actiones ist, daß sich die gestohlenen oder beschädigten Sachen an Bord befunden haben, daß die Haftung des exercitor nicht durch Vertrag ausgeschlossen ist, und daß das Delikt vom exercitor selbst oder von seinen Leuten, den nautae, verübt ist: debet exercitor omnium nautarum suorum — factum praestare, sed non alias praestat, quam si in ipsa nave damnum datum sit; ceterum si extra navem licet a nautis non praestabit.[11])

Bei diesen actiones furti und damni iniuria dati — hiermit kommen wir auf die zweite Art der unbeschränkten Haftung — ist dem exercitor, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch einen Gewaltuntergebenen — nicht durch einen Gewaltfreien oder von ihm selbst — veranlaßt ist, die Möglichkeit gegeben, sich durch noxae datio von der Haftung zu befreien. Das Wesen der noxae datio liegt darin, daß der Eigentümer zwar verantwortlich ist für den Schaden, den sein Hauskind, sein Sklave, sein Tier einem andern zufügt, daß er aber diese Haftung reduzieren kann auf

---

[11]) l. 7 pr. D. 4, 9.

den Wert des schädigenden Subjekts, indem er es dem Geschädigten zu eigen überläßt.

II. Die unbeschränkt-persönliche, aber beschränkbare Haftung.

Aus der eben erwähnten römischrechtlichen Lehre von der noxae datio bildete sich im Laufe der Zeit die Auffassung aus, daß der Rheder zwar an sich mit seinem ganzen Vermögen für Forderungen eines Dritten zu haften habe, daß er aber den Ansprüchen der Gläubiger dadurch entgehen könne, daß er seine Rechte an Schiff und Fracht ihnen abtrete. Dieses sogen. Recht des Abandon tritt zuerst auf in der Rechtsprechung des höchsten niederländischen Gerichtshofes.[1])

Dieses System erlangte dann durch die ordonnance de la marine von 1681[13]) und das schwedische Seerecht von 1667[14]) die Herrschaft und hat dieselbe noch gegenwärtig, vor allem in Frankreich, behalten.

Das Wesen des Abandonsystems ist kurz folgendes:

Der Rheder wird durch Rechtsgeschäfte, die der Schiffer ohne Überschreitung des gesetzlichen Umfanges

---

[12]) Coren, observationes Nr. 40; Grotius, Inleidinghe III, 32 de jure belli ac pacis II, 11, 13; Wagner S. 179.

[13]) liv. II tit. 8 art. 2: „Les proprietaires de navires seront responsables des faits du Maistre; mais ils en demeureront déchargez, en abandonnant leur bâtiment et le fret".

[14]) II, 12 § 3, 16; IV, 5.

seiner Vollmacht abschließt, dem Dritten gegenüber verpflichtet. Er haftet unbeschränkt mit seinem gesamten Vermögen, kann aber dadurch, daß er Schiff und Fracht dem Gläubiger zu Eigentum abtritt — abandonniert —, sich von der Haftung befreien.

III. Die beschränkt-persönliche Haftung.

Bereits im römischen Recht finden wir einen Anklang an die beschränkt-persönliche Haftung bei der lex Rhodia de iactu,[15]) dem Seewurf. Hier besteht für alle Beteiligten „quorum interfuisset iacturam fieri“[16]) eine Gefahrsgemeinschaft. Es gilt daher der Satz: „Omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est“,[17]) d. h. der Schaden wird auf alle verteilt. Der exercitor trägt bei mit dem Werte des Schiffes am Löschungsorte.[18]) Seine Haftung ist also beschränkt, aber nicht dinglich beschränkt, sondern beschränkt persönlich, indem er, auch wenn das Schiff nach Beendigung der Gefahrsgemeinschaft verloren geht, mit seinem übrigen Vermögen bis zum Werte des Schiffes haftet.[19])

Seine systematische Entwicklung hat die beschränkt-persönliche Haftung des Rheders erst in neuerer

---

[15]) D. 14, 2.

[16]) l. 2 § 2 D. 14, 2.

[17]) l. 1 D. 14, 2.

[18]) l. 2 § 2, § 4 D. 14, 2.

[19]) Goldschmidt in G. Z. Bd. 35 S. 42ff.

Zeit im englischen und amerikanischen Recht[20]) gefunden. Im englischen Recht war zunächst die Haftung des Schiffes mit dem Wert am Ende der Reise statuiert. 1854 wurde dann die auf den Wert des Schiffes am Anfang der Reise beschränkte Haftung eingeführt und endlich 1862 die persönliche Haftung des Rheders festgesetzt mit einer Beschränkung auf einen Maximalbetrag.[21]) Im amerikanischen Recht wird die Grenze der Haftung nach dem Geldwert von Schiff und Fracht bestimmt.

Die beschränkt-persönliche Haftung wird also in der Weise realisiert, daß der Gläubiger zwar jeden Vermögensteil des Rheders in Anspruch nehmen kann, aber ihm von vornherein eine objektive Grenze gesetzt ist, über welche hinaus der Rheder nicht mehr haftet.

IV. Die beschränkt-dingliche oder unpersönliche Haftung.

Bereits in den ältesten germanischen Rechtsquellen ist anerkannt, daß der Rheder beim Schiffszusammen-

---

[20]) 7 Georg II. c. 15 (Haftung mit Schiff und Fracht bei Verlusten durch culpa der Schiffsbesatzung), durch 26 Georg III. c. 86 sect. 1 auf weitere Fälle ausgedehnt. 53 Georg III. c. 159 sect. 1 u. 2 (Beschränkung auf den Wert von Schiff und Fracht). — Jetzt gelten M. Sh. Act. 1854 sect. 502, 503, 506 (504, 505 sind aufgehoben). M. Sh. Act. 1862 sect. 54—56; Amerik. Act. 1851 cap. 43 sect. 3, 4 (= Rev. Stat. s. 4283 f.).

[21]) £ 8 per Ton seines Schiffes für Sachschäden und £ 15 per Ton für Körperverletzung.

stoß nur mit dem Schiffe für Versehen und Verschulden der Besatzung haftet.[22]) Als Urheber des Schadens, als das schädigende Subjekt gilt das Schiff.[23]) In sonstigen Beziehungen war die Haftung z. B. aus Verträgen, Kreditgeschäften usw. in verschiedenen Partikulargesetzen und Stadtrechten verschieden geordnet.[24])

Drei Grundsätze des Deutschen Rechts waren es vor allem, welche sich überall Geltung verschafften und auf welche sich die wichtigsten Fälle der beschränkten Haftung zurückführen lassen.

Von dem Grundsatz „Hand muß Hand wahren", wonach der Schiffer, welchem ein Schiff anvertraut war, eine vollständige Dispositionsbefugnis über dasselbe hatte, der Rheder also, wenn der Schiffer das Schiff treulos verkaufte, sein Eigentum an demselben verlor,[25]) wird schon frühzeitig abgegangen und bestimmt, daß der Schiffer das Schiff zwar belasten, aber nicht veräußern dürfte.[26]) Andererseits führte der Grundsatz, daß derjenige, der durch eine Sache verletzt oder ge-

[22]) Rehme S. 88.

[23]) Rehme a. a. O.

[24]) Als wichtigste Gesetze aus dieser Zeit sind zu erwähnen die Rooles des jugemens d'Oléron (1266), das wisbysche Seerecht (13. Jahrhundert), das hanseatische Seerecht (1591 u. 1614), das hamburgische (1276 u. 1497) und das lübische Seerecht (1299).

[25]) vgl. Rehme S. 71.

[26]) Rooles d'Oléron art. 1: „... le mestre ne poet mye vendre la neef s'il n'a coumandement ou proquracion des seignors" — Wysbysche Seerecht Art. 15.

schädigt worden war, sich an die Sache halten dürfe, zu der Folgerung, daß der Rheder mit seinem Schiffe für allen Schaden, der von diesem angerichtet wurde, haften müsse.[27]) Eine dritte Beschränkung der Haftung endlich entwickelte sich aus der Anschauung, daß, wenn eine Sache, z. B. das Schiff, verpfändet worden war, nur die Sache, nicht der Verpfänder mit seinem sonstigen Vermögen zu haften habe.[28])

Diese Grundsätze der Sachhaftung finden sich auch in den Rechtsquellen des Mittelmeeres, so im consolato del mare,[29]) wie denn schon früher in den Genossenschaftsverhältnissen der colonna[30]) und commenda[31]) eine Haftung mit anvertrauten Werten an die Stelle der Personenhaftung getreten ist.

Dieses Prinzip der beschränkten dinglichen Haftung gelangte während des Mittelalters überall zur Geltung und behielt diese bis zum 17. Jahrhundert, wo es durch das immer weiter sich ausdehnende Abandonsystem verdrängt wurde.

---

[27]) Lamprecht in G. Z. Bd. 21 S. 12—99.

[28]) vgl. Stobbe, Deutsches PrivR. Bd. 2 S. 622ff., Bd. 3 S. 158.

[29]) Um 1370 in Barcelona entstanden.

[30]) vgl. Rehme S. 22ff. Die colonna war eine Gewinn- und Verlustgemeinschaft aller an einer Seereise Beteiligten.

[31]) vgl. Rehme S. 28ff. Die commenda war eine Gelegenheitsgesellschaft, bei welcher die eine Partei (der sogen. commendator) das Geld hergab, die andere Partei (der sogen. tractator) dieses Kapital gewerblich verwendete.

§ 3.

System und Gründe der Haftung im heutigen deutschen Recht.

In der neuesten Zeit ist das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch v. 5. 6. 1869 und mit ihm das Handelsgesetzbuch v. 20. 5. 1897 unter Ausscheidung des Abandonsystems auf die alten deutschen Rechtsgedanken der unpersönlichen, beschränkt-dinglichen Haftung zurückgegangen. Das System, auf welches unser heutiges Handelsrecht sich aufbaut, hat als Grundlage die unbeschränkte und persönliche Haftung des Rheders, die aber in vielen Fällen eine Beschränkung erfährt, und zwar in doppelter Beziehung:

Sie ist einmal auf einen bestimmten Kreis von Exekutionsobjekten, auf das sogen. Schiffsvermögen, beschränkt, d. h. sie ist unpersönlich, dinglich;[1]) zum anderen ist sie hinsichtlich der vollstreckbaren Höhe der Forderung, d. h. auf einen nach gewissen konkreten Umständen sich bemessenden Maximalbetrag,[2]) beschränkt. Diese Haftung ist beschränkt-persönlich.[3])

---

[1]) Letzteres System wird seit Ehrenberg allgemein als Exekutionssystem bezeichnet; Ehrenberg S. 13.

[2]) Schaps S. 79.

[3]) Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 152 Anm. 28 vertritt die Ansicht, daß in allen Fällen eine persönliche Haftung vorliege, die im zweiten Falle inhaltlich dadurch besonders qualifiziert ist, daß der Gläubiger sich nur an bestimmte Objekte halten kann,

Die Gründe, welche im deutschen Recht zu der Statuierung der Haftung, wie sie im Handelsgesetzbuch vorliegt, geführt haben, sind kurz folgende:

Eine Beschränkung der Haftung ist dort eingeführt worden, wo die speziellen Gefahren des Rhedereibetriebes eine solche rechtfertigen. Diese Gefahr besteht nun nicht darin, daß das Schiff den Fährnissen der Seefahrt ausgesetzt ist; für diese Art Gefahren haftet der Rheder nicht, da für höhere Gewalt niemand aufzukommen hat. Casum sentit dominus, der Zufall trifft den eigenen Herrn.

Die wirtschaftliche Berechtigung liegt vielmehr darin, daß ein Rheder gezwungen ist, die Ausführung der von ihm übernommenen Verpflichtungen großenteils anderen Leuten anzuvertrauen, weil er selbst nicht imstande ist, z. B. wenn ihm die Befähigung des Schiffers[4]) fehlt, persönlich diesen Verpflichtungen obzuliegen.[5]) Wenn nun auch diese anderen Personen (Schiffer, Schiffsoffiziere und Schiffsmannschaft) selbst verantwortlich sind für den von ihnen verursachten Schaden, so haftet doch der Rheder neben ihnen den Beschädigten,

---

so daß hier seine Macht beschränkt erscheint, während im dritten Falle das Recht des Gläubigers inhaltlich keine Beschränkung erfährt, ihm aber äußerlich eine Grenze in Gestalt eines Höchstbetrages, über den hinaus nicht gehaftet wird, gesetzt ist. Hierfür schlägt er die Bezeichnung „begrenzte Haftung“ vor.

[4]) Prot. S. 4154 f.

[5]) Sieveking S. 12 f.

als ob er selbst den Schaden zugefügt hätte. Weil nun die Angestellten des Rheders meist unbemittelte Leute sind, so wird stets der Rheder in Anspruch genommen, und da nun durch ein noch so leichtes Versehen die schwersten Schäden entstehen können, so würde eine unbeschränkte Haftung zum Untergang der Rhederei führen. Eine Beschränkung ist daher überall dort eingeführt, wo der Rheder die von ihm übernommenen Verpflichtungen nicht selbst ausführen resp. deren Ausführung nicht selbst überwachen kann.

§ 4.

Der Rheder.

Das römische Recht faßte den Begriff exercitor navis weiter als unser Handelsgesetzbuch. So sagt Ulpian: „exercitorem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad perpetuum vel ad tempus“.[1]) Ähnlich heißt es an anderer Stelle: „exercitor appellatur is ad quem quotidianus navus quaestus pertinet.[2])

Zum Begriff des exercitor gehört demnach, daß ihm das Schiff zum Erwerbe dient, also der Ertrag, den dieses Schiff erzielt, ihm gebührt, gleichgültig, ob er der Eigentümer des Schiffes ist oder es gemietet hat.

[1]) l. 1 § 15 D. 14, 1.

[2]) l. 2 J. 4, 7.

Exercitor ist also nicht nur der Rheder im heutigen Sinne, sondern auch der Ausrüster, allerdings nur in dem Fall, wo er zu dem Eigentümer des Schiffes in einem Mietverhältnis steht, während nach heutigem Recht auch Gebrauchsleihe, Nießbrauch usw. den Beziehungen beider zugrunde liegen kann.

Ein weiterer Unterschied besteht zwischen dem exercitor und dem Rheder hinsichtlich der Art der Schiffahrt, die sie gewerbsmäßig betreiben. Während die Bestimmungen des römischen Rechts auf jede Art der Schiffahrt[2]) Anwendung finden, erstrecken sich die des deutschen Rechts nur auf die Seefahrt.[3])

Im deutschen Recht steht im Gegensatz zum Rheder der Schiffseigner des Binnenschiffahrtsrechtes. Dieser ist der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu verwendeten Schiffes,[4]) während der Seeschiffahrtsunternehmer nur dann Rheder ist, wenn er ein Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet.[5]) Es kommen demnach hier nicht nur die Schiffe in Betracht, die zur Beförderung von Gütern und Personen verwendet werden,

---

[2]) l. 1 § 6 D. 14, 1: „navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit".

[3]) Rehme S. 67; Geppert S. 21.

[4]) BinnenSchG. v. 15. 7. 1895.

[5]) Abgesehen von gewissen Vorschriften des Art. 6, 7 EG. z. HGB. hat das BinnenSchG. die Einschränkung auf zum Erwerb bestimmte Schiffe fallen lassen.

sondern auch Schleppschiffe, Fischerfahrzeuge, Lustjachten, namentlich die dem Fiskus gehörigen resp. sonst in amtlichen Diensten stehenden Binnenschiffe, wie Zollbarkassen, Hafenpolizeidampfer u. a. m.[6]) Der Schiffseigner braucht nicht Gewerbetreibender zu sein, ferner kann er Kaufmann sein, braucht es aber nicht zu sein.

Nach § 484 HGB. ist der Rheder Eigentümer eines zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Diese Begriffsbestimmung erstreckt sich jedoch nur auf das Privatrecht; in einigen öffentlichrechtlichen Bestimmungen ist der Begriff weiter gefaßt.[7]) Die Erfordernisse, die nötig sind, um Rhederqualität zu begründen, sind folgende: Es muß ein Schiff, und zwar ein Seeschiff vorhanden sein, das im Eigentum des Rheders steht und ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dient.

Es muß ein Schiff vorhanden sein. Welcher Gegenstand als Schiff anzusehen ist, entscheidet die Verkehrsanschauung. Nach dem gemeinen Sprachgebrauche ist unter einem Schiffe ein Wasserfahrzeug von mindestens nicht ganz unbedeutender Größe zu verstehen.[8]) Es muß ein Seeschiff sein. Als solches steht es im Gegensatz zum Fluß- oder Binnenschiff. Aus der Tatsache jedoch, daß ein Schiff im Seeschiffs- und

---

[6]) vgl. RG. Bd. 51 Nr. 77.

[7]) § 2 SeeUVG. v. 13. 7. 1887; § 7 FlaggenG. v. 22. 6. 1899; § 1 in Verb. mit § 32 SchiffsvermO. v. 1. 3. 1895.

[8]) Pappenheim S. 4.

nicht im Binnenschiffsregister eingetragen ist, kann man schließen, daß es sich um ein Seeschiff handelt. Daher werden dritte Personen geschützt, die im Vertrauen hierauf Rechte erworben haben oder Rechte ausüben.[9])

Das Gesetz geht nicht aus von dem Begriff des Seeschiffes, sondern von dem der Seefahrt. Es ist daher erforderlich, den Begriff Seefahrt zu definieren,[10]) kurz, die Grenzen der See festzustellen. Nun ist zwar in einer Bekanntmachung des Bundesrates v. 10. 11. 1899 im § 1 eine Definition des Wortes Seefahrt gegeben. Diese Bekanntmachung bestimmt jedoch die Grenzen nur im Sinne des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899, das § 25 unter 1 lautet: „Der Bundesrat bestimmt die Grenzen im Sinne dieses Gesetzes". Diese Definition hat also nur Bedeutung für das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, findet aber keine Anwendung auf die privatrechtlichen Verhältnisse des Seehandels.[11]) Es muß daher in Ermanglung einer gesetzlichen Bestimmung für diese letzteren die Grenze der Seefahrt nach historischen und geographischen Merkmalen festgelegt werden;[12]) es hat also darüber,

---

[9]) OLG. III im Hbl. 1905 Nr. 85; OLG. II im Hbl. 1903 Nr. 86.

[10]) Über die verschiedenen Bedeutungen des Begriffes Seefahrt vgl. Gareis-Fuchsberger S. 882ff.

[11]) Schaps S. 7ff.; Wagner S. 149f.; Boyens Bd. 1 S. 99; Gareis-Fuchsberger S. 884 Anm. 1.

[12]) Sieveking S. 6ff.

wo die See beginnt, vor allem die Anschauung der seemännischen Kreise zu entscheiden.

Dieses Seeschiff muß im Eigentum des Rheders stehen, denn nur der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes ist Rheder. Demnach ist derjenige, der ein Schiff, das nicht sein Eigentum ist, zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet, auch dann kein Rheder, wenn er dieses für seine Rechnung tut, gleichgültig, ob er das Schiff selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut.

Andererseits ist der Eigentümer eines Schiffes, über das eine andere Person derartig verfügt, solange dies geschieht, nicht als Rheder zu betrachten. Besteht der Verdienst des Eigentümers eines Schiffes darin, daß er sein Schiff an Dritte vermietet, ohne sich irgendwie selbst um die Bemannung, Ausrüstung, Befrachtung, kurz darum zu kümmern, wie der Mieter aus der Benutzung des Schiffes Vorteil zieht, so dient das Schiff seinem Eigentümer zwar zum Erwerbe, aber nicht durch die Seefahrt, sondern durch Vermietung.[13]) Schickt daher der Mieter das Schiff zur See, so ist es der Mieter, welcher das Geld durch die Seefahrt verdient. Das gleiche ist der Fall, wenn der Eigentümer eines Schiffes die Ausnutzung einem Nießbraucher überläßt oder wenn ein Schiff dem Eigentümer weggenommen und durch den Besitzer zur See geschickt wird.[14]) In allen diesen

[13]) Sieveking S. 11.

[14]) OLG. im Hbl. 1886 Nr. 28 S. 72; Sieveking S. 11; Prot. 1657.

Fällen ist also der Eigentümer nicht Rheder, und weil diejenigen Personen, denen das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt dient, nicht Eigentümer desselben sind, so ist ein Rheder in diesen Fällen überhaupt nicht vorhanden. Es ergibt sich hieraus die eigentümliche Konsequenz, daß Eigentum und Verwendung zum Seefahrtserwerb in einer Hand liegen müssen, um Rhederqualität in privatrechtlichem Sinne zu begründen. Gemäß § 510 HGB. wird nun aber ein derartiger Nichteigentümer, der also das Seeschiffahrtsgewerbe betreibt, ohne Rheder im technischen Sinne des Wortes zu sein, „der Ausrüster", wie er genannt wird,[15]) im Verhältnis zu Dritten als Rheder angesehen, und zwar sowohl dann, wenn es sich um eine Verpflichtung als auch wenn es sich um eine Berechtigung auf Grund seiner Rhederqualität handelt.[16]) Diesen Nichteigentümer dürfen die Gläubiger wie einen Eigentümer behandeln, das von ihm verwendete Schiff dürfen sie insbesondere als Exekutionsobjekt in Anspruch nehmen wegen Forderungen, welche ihnen gegen den Nichteigentümer zustehen. Andererseits muß der Eigentümer eines Schiffes, das von einem anderen zum Erwerbe durch die Seefahrt be-

---

[15]) Sprachlich stimmt das Wort „Ausrüster" mit dem Worte „Rheder", richtiger „Reeder" (vgl. Grimm, Wörterb.), überein. Wie der „exercitor navis" den Römern der Rheder war, so bedeutete das Wort „reeden" ursprünglich so viel wie „fertig machen", „ausrüsten".

[16]) Wagner S. 148.

nutzt wird, alle Eingriffe in sein Eigentum gelten lassen, soweit dieselben aus dem Rhedereibetriebe herrühren. Inwiefern der Ausrüster dem Eigentümer für Schiffsschulden aufzukommen hat, welche während des Bestehens des Verhältnisses entstehen, richtet sich nach dem zwischen beiden bestehenden Vertragsverhältnis.[16])

Als weiteres Erfordernis, um Rhederqualität zu begründen, ergibt sich aus dem Vorhergehenden, daß das Seeschiff seinem Eigentümer zum Erwerbe durch die Seefahrt dient. Es muß ein Seeerwerbsschiff sein. Der Erwerb kann entweder unmittelbar, z. B. wenn Güter oder Personen befördert werden, oder mittelbar sein, indem der Erwerb zwar unmittelbar durch eine andere Tätigkeit bewirkt wird, die aber ihrerseits nur durch die Seefahrt ermöglicht wird, z. B. der Erwerb durch die Walfisch- oder Seehundsjagd.[17]) Nach Ansicht des Reichsgerichts[18]) kann auch bei dem sogen. unmittelbaren Erwerb von reiner Unmittelbarkeit nicht gesprochen werden, da außer der Benutzung des Schiffes noch weitere Tätigkeiten in Frage kommen.

Das 4. Buch des Handelsgesetzbuchs findet also keine Anwendung auf Kriegsschiffe und alle sonst zum

---

[16]) vgl. OLG. im Hbl. 1855 Nr. 105.

[17]) Schaps S. 10; Boyens Bd. 1 S. 100; a. M. Schröder in G. Z. Bd. 32 S. 82 f. u. in Endemann S. 253; Gareis-Fuchsberger S. 885; Mittelstein S. 8.

[18]) RG. Bd. 32 S. 109.

staatlichen Dienstgebrauch bestimmten Fahrzeuge,[19]) auf Zollkutter,[20]) Feuerschiffe,[21]) auf Schiffe, die lediglich für wissenschaftliche Zwecke ausgerüstet sind, Lustjachten, Schulschiffe usw. Wenn nun aber auch der Eigentümer dieser Art von Schiffen kein Rheder ist im Sinne des Handelsgesetzbuchs, so sind doch durch Art. 6 u. 7 EG. z. HGB. die §§ 474 u. 475,[22]) 485 u. 486 Abs. 1 Nr. 3[23]) u. 734—739[24]) auch auf Schiffe, deren Verwendung zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt, für anwendbar erklärt worden.[25]) Alle anderen Paragraphen des 4. Buches des Handelsgesetzbuches finden nur Anwendung auf Seeerwerbsschiffe. Dies gilt besonders auch von den Vorschriften über Bergung und Hilfeleistung in Seenot.[26])

Zu den Seeerwerbsschiffen werden insbesondere noch gerechnet: Lotsenschiffe, welche Lotsen gegen

---

[19]) vgl. Haekel Art. 7 EG. z. HGB., in G. Z. Bd. 54 S. 78 Boyens Bd. 2 S. 53; Makower, EG. z. HGB. Art. 7 Anm. 1 B.

[20]) RG. Bd. 32 Nr. 37.

[21]) RG. Bd. 38 Nr. 24, Bd. 47 Nr. 43.

[22]) Übergang des Eigentums an einem Schiffe oder an einer Schiffspart.

[23]) Haftung des Rheders für Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung.

[24]) Haftung im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen.

[25]) z. B. schwimmende Baggerschiffe (RG. Bd. 51 Nr. 77), nicht dagegen außer Betrieb gesetzte Schiffe, die als Depot oder schwimmende Restauration verwendet werden.

[26]) HGB. §§ 740—753.

Zahlung von Lotsengeld abgeben,[27]) ebenso Fischdampfer,[28]) Schleppdampfer, Rettungsdampfer usw.

Es ist endlich noch Nachdruck darauf zu legen, daß das Schiff seinem Eigentümer zum Erwerbe durch die Seefahrt dienen soll. Es ist also erforderlich, daß das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt auch verwendet wird, es genügt nicht, daß es dazu nur bestimmt ist.[29]) Die Rhedereigenschaft hört also auf, wenn der Eigentümer eines Schiffes, das früher zur Seefahrt verwendet wurde, dasselbe jetzt nur zur Flußschiffahrt verwendet; andererseits wird die Rhederqualität dadurch noch nicht begründet, wenn der Eigentümer eines zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffes mit der Verwendung noch nicht begonnen hat.[30]) Verwendet dagegen der Eigentümer eines Flußschiffes dasselbe zum Erwerb durch die Seefahrt, so ist er, sobald und solange er dies tut, als Rheder im Sinne des Handelsgesetzbuchs anzusehen;[31]) denn es ist nicht erforderlich, um dem Eigentümer die Qualität als Rheder zu geben, daß das Schiff ununterbrochen zur Seefahrt verwendet wird.[32]) Es ist also weder erforderlich, daß der Rheder eine gewerbs-

---

[27]) OLG. im Hbl. 1894 Nr. 88.

[28]) RG. Bd. 32 Nr. 28.

[29]) vgl. aber HGB. § 474; ferner FlaggenG. v. 22. 6. 1899 § 1.

[30]) Schaps S. 37 Anm. 4; RG. in Seufferts Arch. Bd. 38 Nr. 51.

[31]) Schaps S. 73 Anm. 5.

[32]) Prot. S. 1500.

mäßige Tätigkeit entfaltet, noch ist seine Rhederqualität dadurch ausgeschlossen, daß er das Schiff nur gelegentlich in Erwerbsabsicht zur Seefahrt verwendet.

Nach den allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs in §§ 1 ff., die auch auf das Seerecht Anwendung finden, bestimmt sich endlich die Kaufmannseigenschaft des Rheders. Hieraus geht hervor, daß nicht jeder Rheder zugleich auch Kaufmann ist. Kaufmann ist er dann, wenn der Erwerb durch die Seefahrt in der Beförderung von Gütern oder Reisenden, sofern es sich nicht um die Postverwaltungen des Reiches und der Bundesstaaten handelt,[33]) oder in der Schleppschiffahrt besteht.[34]) Benutzt dagegen der Rheder das Schiff zum Seefischfang, so ist er kein Kaufmann, es sei denn, daß das Unternehmen nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, und daß die Firma eingetragen ist.[35])

---

[33]) HGB. §§ 663, 452.

[34]) HGB. § 1 Ziff. 5. Nach dem A. HGB. war das Bugsiergewerbe kein Handelsgewerbe und die dasselbe betreibenden Rheder demnach keine Kaufleute.

[35]) HGB. § 2.

§ 5.

Die rechtliche Natur und der Inhalt des Schiffsvermögens.

Bei unbeschränkter Haftung des Rheders kann der Gläubiger, wenn der Rheder seiner Verpflichtung nicht nachkommt, aus dem gesamten Vermögen des Schuldners sich zu befriedigen suchen. Dieses bildet auch im Seerecht rechtlich die Regel. Andererseits sind im 4. Buche des Handelsgesetzbuchs Bestimmungen getroffen, wonach der Rheder unter gewissen Voraussetzungen nicht persönlich haftet, sondern seine Haftung auf einen bestimmten Vermögenskomplex, das Schiffsvermögen, bestehend aus Schiff und Fracht,[1]) sich beschränkt.

Durch diese begrenztere Haftung des Rheders ist jedoch auf der anderen Seite eine erhöhte Sicherstellung des Forderungsberechtigten bedingt. Das Gesetz hat dem Rechnung getragen und den Gläubigern solcher Forderungen, den „Schiffsgläubigern", ein Vorrecht, nämlich ein gesetzliches — bei der Bodmerei vertragsmäßiges — „Pfandrecht" am Schiff, welches gegen jeden dritten Besitzer des Schiffes verfolgbar ist,[2]) außerdem ein naturgemäß nur beschränktes verfolgbares „Pfandrecht" an der Fracht[3]) eingeräumt. Diese Gewährung

---

[1]) HGB. §§ 486ff.

[2]) HGB. §§ 755, 759.

[3]) HGB. §§ 756, 771, 759.

eines Vorrechtes ist zwar nicht notwendig begrifflich, aber nach positivem deutschen Recht mit allen Fällen nichtpersönlicher Haftung verbunden.

Wenn nun auch diese beiden Gruppen von Rechtssätzen in engem Zusammenhange stehen, so fallen sie trotzdem nicht zusammen und erfordern daher eine gesonderte Besprechung.

Der bei der beschränkten Haftung als Haftungsobjekt dienende Vermögensteil, das sogen. Schiffsvermögen, franz. fortune de mer, an welchen die Gläubiger unter bestimmten Voraussetzungen sich halten können, ist ein zu einer rechtlichen Einheit verbundener Komplex von Sachen, der allgemein als ein Sondergut oder Sondervermögen bezeichnet wird und aus Sachen [4]) und Forderungen [5]) besteht.[6])

Die rechtliche Natur des Schiffsvermögens ist streitig. Vielfach hat man das Schiffsvermögen mit den Beziehungen des römischen Geschäftsherrn zu seinem peculium verglichen.[7]) Hierdurch wird jedoch das Wesen des Schiffsvermögens nicht erklärt. Die Heranziehung

---

[4]) Schiff, Schiffszubehör event. Schiffstrümmer.

[5]) Fracht event. Kaufforderungen.

[6]) An Stelle der beiden können Ersatzforderungen und Ersatzsummen treten.

[7]) Ehrenberg S. 278ff.; Prot. S. 2843; RG. in Seufferts Arch. Bd. 48 S. 447; Boyens S. 188; Schaps S. 80; a. M. Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 155f.; Luerssen S. 32; Martin S. 9ff.

des peculiums ist nur geeignet, die Lösung ungünstig zu beeinflussen.

Nach richtiger Ansicht muß man vielmehr die Beziehungen des Rheders zu seinem Sondergut aus dem Grundgedanken heraus entwickeln und gestalten.

Der Umstand, daß sich die Haftung des Rheders auf das Schiffsvermögen beschränkt, hat das Schiffsvermögen nicht zu einem Sondergut gemacht, sondern als solches bereits vorgefunden. Die tatsächliche Absonderung des Schiffsvermögens von dem sonstigen Vermögen des Rheders, soweit es sich um den Schiffahrtsbetrieb handelt, hat zu seiner rechtlichen Anerkennung als Sondergut geführt. Aus ihr erklärt sich der Inhalt des Schiffsvermögens. Daß die Haftung des Rheders in zahlreichen Fällen auf das Schiffsvermögen beschränkt ist, bildet eine wichtige Folge seiner Natur als Sondergut.[8])

Mehrfach ist der Versuch gemacht worden, wie dem Schiffe, so auch dem Schiffsvermögen die Eigenschaft einer juristischen Person zuzusprechen.[9])

Indem die Vertreter dieser Auffassung das Schiffsvermögen als juristische Person bezeichnen, behaupten sie, daß zwar der aus der beschränkten Haftung

---

[8]) Pappenheim in G. Z. Bd. 44 S. 600f.

[9]) So vor allem in der franz. Jurisprudenz; vgl. auch RG. Bd. 32 S. 99; ferner auf dem intern. Kongreß zu Genua 1892 (vgl. hiergegen Pappenheim in G. Z. Bd. 43 S. 446); von neueren Schriftstellern Sieveking S. 97; Martin a. a. O.

Berechtigte in Wahrheit der Gläubiger sei, daß aber andererseits sein Schuldner nicht der angebliche Eigentümer des Sondergutes, sondern dieses Sondergut selbst sei. Diese Anschauung stößt mit Recht auf großen Widerspruch. Wie bereits früher Ehrenberg diese Auffassung widerlegt hat,[10]) so spricht auch Pappenheim[11]) sich entschieden dagegen aus. Er legt überzeugend dar, daß es sich hier um eine vor den wirklichen Lebensverhältnissen ihr Auge verschließende Fiktion handelt, die als solche zur Erreichung des mit ihr angestrebten Zweckes unfähig ist. Sie muß schon daran scheitern, daß das Schiffsvermögen nicht aufhört, Teil eines Gesamtvermögens oder mehrerer Gesamtvermögen zu sein, und daß es also zugleich Person und Bestandteil eines Sachkomplexes sein müßte. Der Rheder steht dem Schiffsvermögen stets wie ein Eigentümer gegenüber[12]) und ihm steht die Frachtforderung zu. Er kann über beide nach allgemeinen Grundsätzen, soweit nicht dingliche Rechte[13]) daran begründet sind, verfügen. Durch das Vorhandensein von Schiffsgläubigerrechten wird er weder in der Verwaltung noch in der Verfügung rechtlich beschränkt.

Mit der Ablehnung dieser Theorie fällt auch die

---

[10]) Ehrenberg S. 445ff.

[11]) In G. Z. Bd. 43 S. 446, Bd. 44 S. 601f., Seerecht S. 62.

[12]) RG. Bd. 33 S. 84, Bd. 58 S. 194.

[13]) z. B. Schiffshypothek.

von Pferdmenges[14]) vertretene Ansicht, daß das Schiffsvermögen zwar kein Rechtssubjekt sei, aber Rechtssubjektivität besitze.[15]) Diese Konstruktion steht jedoch mit dem Gesetz in Widerspruch und operiert mit unmöglichen Begriffen. Sie bezeichnet zwar das Schiffsvermögen als Schuldner, gibt aber keine Auskunft darüber, wie etwas Schuldner sein kann, was nicht Person, d. h. mögliches Rechtsobjekt ist.

Auch die von Bekker[16]) auf das Schiffsvermögen angewandte Theorie des Zweckvermögens,[17]) dieses „aus den Trümmern der juristischen Person entstandenen Gebäudes", ist unhaltbar und von Ehrenberg[18]) widerlegt, der ausführt, daß Zweckvermögen und Haftung zwei verschiedene Probleme sind, die nicht das Allermindeste miteinander zu tun haben.

Nach der richtigen Anschauung läßt sich die rechtliche Natur des Schiffsvermögens in folgendem zusammenfassen:

Schuldner der Forderung ist der Rheder, Haftungs-

---

[14]) Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers.

[15]) vgl. hiergegen Pappenheim in G. Z. Bd. 44 S. 601 Anm. 1, Seerecht S. 62f.; Boyens Bd. 1 S. 188 Anm. 6; Luerssen S. 35f.; Ehrenberg, Festgabe S. 34; Schaps S. 80 Anm. 2; Lehmann S. 125.

[16]) G. Z. Bd. 4 S. 535.

[17]) Aufgestellt von Brinz.

[18]) Ehrenberg S. 456ff.

objekt ist das Schiffsvermögen. Dieses wird als „Sondervermögen“ bezeichnet und besteht aus einem für gewisse Rechtsgestaltungen[19]) zu einer Einheit erhobenen Vermögenskomplex, der seine Selbständigkeit der Verwendung des Schiffes zum Erwerbe durch die Seefahrt verdankt und möglicherweise selbständige Rechtsschicksale haben kann.[20])

Den Gegensatz zum Schiffsvermögen, der fortune de mer, bildet das übrige Vermögen des Rheders, das als fortune de terre bezeichnet wird. Zu diesem gehört auch derjenige Überschuß aus der fortune de mer, der nach Befriedigung der Schiffsgläubiger übrigbleibt.[21])

Jedes einzelne Schiff bildet den Mittelpunkt einer besonderen fortune de mer, so daß also im Verhältnis zu ihr jede andere fortune de mer desselben Rheders zur fortune de terre gehört.[22]) Das gesamte Vermögen des Rheders wird also gebildet aus der fortune de terre und den einzelnen fortunes de mer, welch letztere jede im Verhältnis zur anderen fortune de terre ist.

Der Umfang des Schiffsvermögens steht nicht von

---

[19]) Haftung, Schiffsgläubigerrecht.

[20]) Ehrenberg S. 401 Anm. 6; Pappenheim S. 660ff.; vgl. auch Luerssen S. 33ff.

[21]) Wegerdt S. 12.

[22]) Schaps S. 85 Anm. 2; Wagner S. 181; Cosack S. 141; Gareis-Fuchsberger S. 901; Lewis in Endemann S. 50.

vornherein fest, sondern unterliegt dem Wechsel.[23]) Das Schiffsvermögen wird gebildet aus Schiff und Fracht.[24]) Beide Teile sind vollkommen selbständige Wertobjekte.[25]) Nicht zum Schiffsvermögen gehören alle sonstigen im Betriebe der Rhederei entstandenen Forderungen, z. B. der Bergelohn; ebensowenig umfaßt das Schiffsvermögen die Ladung, selbst wenn der Eigentümer derselben der Rheder ist. Sie kann jedoch mit Bezug auf die Haftung gegebenenfalls gleiche rechtliche Schicksale teilen wie das Schiffsvermögen z. B. bei der Verbodmung oder bei der großen Haverei.

I. Das Schiff.

Hierunter ist der Schiffskörper mit allen seinen Teilen, also mit Masten, Maschinen, Steuer, Tauwerk, Segeln, Rahen usw., und das Zubehör zu verstehen. Was Zubehör ist, entscheidet sich nach den allgemeinen Bestimmungen des § 97 BGB. Es sind also Sachen, die, ohne Bestandteile der Hauptsache zu sein, dem wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache zu dienen bestimmt sind und zu ihr in einem dieser Bestimmung entsprechenden räumlichen Verhältnisse stehen, vorausgesetzt, daß die Sachen nicht nur vorübergehend für den

---

[23]) Boyens Bd. 1 S. 196.

[24]) HGB. § 486.

[25]) Schaps S. 83 Anm. 3; Mittelstein S. 35; Ehrenberg S. 249.

wirtschaftlichen Zweck des Schiffes benutzt[26]) oder daß sie im Verkehr als Zubehör angesehen werden. Zubehör sind vor allem die zum Gebrauch des Schiffes bei der Seefahrt bestimmten Sachen, die entweder jedes Schiff benutzt, wie Anker, Ankerketten, Kompaß, Signalapparate, oder die ein Schiff auf Grund seiner besonderen Bestimmung braucht, wie Netze und Fanggeräte des zur Seefischerei bestimmten Schiffes.[27])

Die Bestimmung wird von demjenigen, der die Sache benutzt, also meistens vom Rheder getroffen. Nicht erforderlich ist es, daß Schiff und Zubehör denselben Eigentümer haben. Als Zubehör gelten im Gegensatz zum gemeinen Recht, wie das Gesetz[28]) ausdrücklich vorschreibt, auch die Schiffsboote.[29]) Außerdem bezeichnet das Gesetz als präsumierte Schiffszubehörteile alle die Gegenstände, die in das Schiffsinventar eingetragen sind.[30])

Die Bedeutung der Zubehöreigenschaft besteht darin, daß es in der Regel das rechtliche Schicksal der Haupt-

---

[26]) z. B. Proviant, Kohlen für die Maschinen.

[27]) Dernburg, Preuß. PrivR. 4. Aufl. Bd. 1 § 62 Anm. 14.

[28]) § 478 Abs. 1 HGB.

[29]) Richtig heben schon Ehrenberg S. 248 Anm. 24, Lewis Bd. 1 S. 33ff. mit Rücksicht auf Prot. S. 3705 hervor, daß das Gesetz die Schiffsboote nicht bedingungslos als Zubehörteile hat bezeichnen wollen, sondern nur für den Fall, daß sie zum dauernden Gebrauch des Schiffes bestimmt seien.

[30]) HGB. § 478 Abs. 2.

sache teilt. Das Schiff haftet dem Gläubiger in dem Zustande, in dem es sich zur Zeit der Beschlagnahme befindet. Reparaturen, welche der Rheder nach der Entstehung des Pfandrechtes vorgenommen und bezahlt hat, kommen dem Gläubiger zugute.[31]) Wenn das Schiff als solches aufhört, vorhanden zu sein, so gehören trotzdem seine Teile, die Schiffstrümmer, weiter zum Schiffsvermögen und bleiben verhaftet, nur daß sie dem Mobiliarpfandrecht unterliegen und nicht mehr den Rechtsregeln, denen das Schiff als solches unterworfen ist, ebenso ausgeschiedene Schiffsteile oder Zubehörstücke, die ihrer Bestimmung entzogen sind.[32])

II. Die Fracht.

Unter der zum Schiffsvermögen gehörigen Fracht[33]) ist die Bruttofracht derjenigen Reise gemeint, aus welcher die Forderung des betreffenden Gläubigers entstanden ist.[34]) Vorausgesetzt ist natürlich, daß die Fracht nicht nur ausbedungen war, sondern auch dem Rheder rechtmäßig gebührte, so daß also keine Fracht zum Schiffsvermögen gehört, wenn der Frachtanspruch erloschen ist. Fracht ist derjenige Entgelt, der auf

---

[31]) Sieveking S. 375.

[32]) Ehrenberg S. 247; Mittelstein S. 33; anders Prot. S. 4167.

[33]) = Frachtgeld.

[34]) HGB. § 756.

Grund des Frachtvertrages[35]) oder des Gesetzes[36]) für die Beförderung von Gütern zu zahlen ist, sei es, daß die Beförderung ganz (Ganzfracht) oder teilweise (Distanzfracht) stattgefunden hat oder daß der Befrachter von derselben zurückgetreten ist (Fautfracht).[37])

Beim Unterfrachtvertrage gehört nur die Hauptfracht, nicht die Konnossementsfracht[38]) zum Schiffsvermögen. Der Fracht stehen rechtlich gleich die Überfahrtsgelder,[39]) ebenso der Schlepplohn. Nicht zur Fracht und demnach nicht zum Schiffsvermögen gehören einmal sonstige Einnahmen des Rheders, die in einem Frachtvertrage ihren Grund haben, wie Kaplaken, Primage,[40]) Liegegelder,[41]) ferner anderweitiger Erwerb, der dem Rheder durch das Schiff zukommt, wie Mietlohn, Bergelohn.

Bruttofracht ist der volle Frachtertrag ohne jeden Abzug, gleichviel, ob er noch aussteht oder schon gezahlt ist, sofern er nur in letzterem Falle sich noch in

---

[35]) HGB. §§ 556 ff.

[36]) HGB. §§ 544, 564; SeemO. § 75.

[37]) HGB. §§ 580 ff.

[38]) Schaps S. 84; a. M. Sieveking S. 378 auf Grund der Prot. S. 2886/87, 2929/30.

[39]) § 677 HGB.

[40]) Prot. S. 1603.

[41]) Ehrenberg S. 251; a. M. Sieveking S. 346 u. 378: Liegegeld ist Extrafracht; das Pfandrecht des Schiffsgläubigers erstreckt sich daher auch auf das Liegegeld.

den Händen des Schiffers befindet.[42]) Auch der Frachtvorschuß, gleichviel, ob er definitiv ist oder nicht,[43]) gehört zum Schiffsvermögen,[44]) aber auch nur, sofern er noch aussteht oder zwar gezahlt, sich aber noch in den Händen des Schiffers befindet. An Stelle der vom Rheder bereits eingezogenen Fracht, die mithin nicht mehr zur fortune de mer gehört, tritt der Ersatzanspruch.[45])

Ferner umfaßt die Bruttofracht diejenige Reise, aus welcher die Forderung des Gläubigers entstanden ist.[46]) Als Reise wird diejenige angesehen, zu der das Schiff von neuem ausgerüstet[47]) oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages — wenn auch mit der alten Ladung — oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird.[48])

In gewissen Fällen können an Stelle von Schiff oder Fracht Surrogate die fortune de mer bilden. So tritt an die Stelle von Schiff oder Fracht das Kaufgeld im Falle der Zwangsversteigerung im Inlande oder des Notverkaufs,[49]) solange es beim Käufer noch aus-

---

[42]) HGB. § 771 Abs. 1.

[43]) HGB. § 617.

[44]) Ehrenberg S. 252; LG. Hamburg und OLG. im HbI 1893 Nr. 16, Hbl. 1897 Nr. 59; RG. Bd. 33 Nr. 17 S. 72.

[45]) HGB. § 771 Abs. 4.

[46]) HGB. § 756.

[47]) Die bloße Ergänzung wird nicht als neue Ausrüstung angesehen; Prot. S. 2935.

[48]) HGB. § 757.

[49]) HGB. § 530.

steht oder noch in den Händen des Schiffers ist.[50]) Ferner tritt in den Fällen der großen Haverei für die Schiffsgläubiger die Vergütung für Aufopferung oder Beschädigung an die Stelle desjenigen, wofür die Vergütung bestimmt ist.[51])

Dagegen tritt die auf Grund eines Versicherungsvertrages gezahlte Summe nicht an die Stelle der versicherten Sache.[52])

§ 6.

Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes.

Im engen Zusammenhange mit der auf das Schiffsvermögen beschränkten Haftung des Rheders steht, wie bereits erwähnt, das den Gläubigern für ihre Schiffsforderungen eingeräumte „gesetzliche“ Pfandrecht an diesem Sondergut.

Bevor wir uns mit dem Inhalt des Schiffsgläubigerrechts beschäftigen, ist es erforderlich, auf die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechts näher einzugehen. Über die rechtliche Natur dieses Rechtes und der hiermit verbundenen Klage herrscht ein bisher noch nicht erledigter Streit.

---

[50]) HGB. § 764 Abs. 1.

[51]) HGB. § 775 Abs. 1.

[52]) Prot. S. 1606ff., 4168ff.; Schaps S. 84; Leo S. 167; Ehrenberg S. 258, 260; Mittelstein S. 37; Makower S. 13.

Auf der einen Seite stehen diejenigen, die das Schiffsvermögen für eine juristische Person erklären — oder ihm doch wenigstens Rechtssubjektivität zusprechen — und behaupten, daß als Schuldner der Forderung dieses Sondergut selbst und nicht der Eigentümer anzusehen ist. Nach ihrer Ansicht ist die Klage des Schiffsgläubigers eine Forderungsklage, gerichtet gegen das Schiffsvermögen als den Schuldner. Diese Auffassung ist jedoch nicht durchführbar, da, wie nachgewiesen und auch fast allgemein anerkannt ist,[1]) die Konstruktion des Schiffsvermögens als juristische Person unhaltbar ist.

Auf der andern Seite stehen diejenigen, die als Schuldner den Rheder bezeichnen, jedoch über die Art des Rechts verschiedener Ansicht sind, aus dem heraus der Gläubiger seinen Anspruch geltend macht. Zwei Ansichten vor allem stehen sich hier im weitesten Umfange gegenüber. Nach der einen Auffassung ist das Schiffsgläubigerrecht ein rein dingliches Recht, nach der andern ein rein obligatorisches Recht. Beiden Theorien gemeinsam ist die Annahme eines Widerstreites zwischen dem vom Gesetze Gesagten und dem von ihm Gewollten. Beide versuchen auf Grund der Protokolle nachzuweisen, daß die Kommission das, was sie den Schiffsgläubigern verleihen wollte, mit Unrecht und bewußter Anwendung eines verkehrten Sprachgebrauches „Pfandrecht“ genannt

---

[1]) vgl. S. 26 dieser Arbeit Anm. 10, 11 die dort Zitierten.

habe. Aber während die einen aus dem Interpretationsmaterial den Beweis führen wollen, daß das Schiffsgläubigerrecht ein von dem Gesetze unrichtig als Pfandrecht bezeichnetes dingliches Recht sei,[2]) entlehnen die andern hieraus eine actio in rem scripta.[3])

Auf dem Boden des rein dinglichen Rechtes steht vor allem Boyens.[4]) Nach ihm ist das Schiffsgläubigerrecht kein Forderungsrecht, sondern ein dinglicher Anspruch am Schiffsvermögen, ähnlich der Grundschuld, das zwar Pfandrecht genannt wird, aber keine akzessorische Natur hat, vielmehr in der Dinglichkeit sich voll erschöpft und dem gegenüber geltend zu machen ist, der zur Zeit der Geltendmachung Rheder ist. Natürlich handelt es sich nur um die Fälle, in denen eine beschränkte Haftung vorliegt.

Die Auffassung eines dinglichen Rechts hat jedoch entschiedene Gegner gefunden und ihre Unhaltbarkeit ist überzeugend nachgewiesen worden.[5])

Die Ansicht eines dinglichen Rechts vertritt auch

---

[2]) Boyens S. 188: Nicht etwa die Rechte des Schiffsgläubigers im technischen Sinne seien dingliches Recht.

[3]) Mittelstein in G. Z. Bd. 39 S. 245ff.

[4]) vgl. S. 188ff.; früher Lewis 2. Aufl. S. 205ff.; neuerdings Lehmann S. 126.

[5]) Ehrenberg, Festgabe S. 23ff.; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 342ff.; Luerssen S. 42ff.; Pappenheim S. 293ff.; Schaps S. 80f.; Pferdmenges S. 81ff.

Kohler in seiner Wertrechtstheorie,[6]) eine Auffassung, die allgemein auf Widerspruch gestoßen ist. Kohler erblickt den Gedanken der Schiffsgläubigerschaft darin, daß der Rheder nicht verpflichtet sei, und daß dem Berechtigten nur ein Wertrecht am Schiffsvermögen oder an Teilen desselben zustehe. Darnach würde, wenn der Schiffer unterwegs die zur Ausführung der Reise erforderlichen Lebensmittel auf Borg gekauft hat,[7]) der Rheder dem Verkäufer gegenüber zwar die Rechte, nicht aber auch die Pflichten des Käufers haben.[8])

Die lange Zeit herrschende Meinung folgte der Lehre Ehrenbergs, der die Ansicht vertrat, daß das Schiffsgläubigerrecht ein ausschließlich obligatorisches Recht sei.[9])

Nach seiner Auffassung ist das Schiffsgläubigerrecht ein Schuldverhältnis mit beschränkter Haftung, das den Charakter einer obligatio in rem scripta hat. Hierunter ist zu verstehen, daß ein bestimmtes Gewaltverhältnis zu einer Sache[10]) den Inhaber der Gewalt für die Dauer

[6]) Arch. f. ziv. Prax. Bd. 91 S. 155ff.; dagegen Ehrenberg, Festgabe S. 27ff., 39ff.; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 166.

[7]) HGB. §§ 528, 754 Nr. 6.

[8]) Pappenheim, Seerecht S. 293.

[9]) Ehrenberg S. 457ff. Ihm schlossen sich an Schröder in Endemann Bd. 4 S. 303ff.; Mittelstein S. 189ff.; ders. in G. Z. Bd. 39 S. 245ff.; OLG. im Hbl. 1886 Nr. 28, im Hbl. 1893 Nr. 24, im Hbl. 1894 Nr. 18.

[10]) z. B. Eigentum oder Besitz; vgl. Windscheid, Pand. Bd. 2 S. 177.

derselben zum Schuldner einer mit der Sache verknüpften Obligation macht. Die Klage, die dem Schiffsgläubiger zur Verwirklichung seines Pfandrechts zur Seite steht, ist nach Ehrenberg eine echte Leistungsklage.[11])

Auch diese Theorie hat heftigen Widerstand gefunden und ist vor allem von Pappenheim und Brodmann widerlegt worden.[12]) Diese führen aus, daß zwar den Gründen, die Ehrenberg für das Bestehen eines obligatorischen Rechtes anführt, insofern durchaus beizupflichten ist, als aus ihnen für das Schiffsgläubigerrecht die Eigenschaften eines obligatorischen Rechtes sich ergeben, daß aber andererseits die actio in rem scripta keinen Einfluß auf das Recht der Schiffsgläubiger hat, sich vorzugsweise vor den übrigen Forderungsberechtigten aus dem Schiffsvermögen zu befriedigen, gleichgültig ob dieses noch Eigentum des betreffenden Rheders oder in der Hand eines Dritten sich befindet.

Der Grund, weshalb Ehrenberg wie auch Boyens zu unrichtigen Ergebnissen gekommen sind, liegt vor allem darin, daß sie bei ihrer Betrachtung von den Forderungen, für die eine nur beschränkte Haftung normiert ist, ausgingen und die rechtliche Natur des Schiffsgläubigers vorwiegend aus der Natur jener For-

---

[11]) Ehrenberg S. 258.

[12]) Pappenheim in G. Z. Bd. 39 S. 309, Bd. 42 S. 434, Bd. 44 S. 598, Seerecht S. 295 ff.; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 128 ff.; ferner Luerssen S. 29 ff.; (S—n) in Seufferts Arch. Bd. 42 Nr. 135; Schaps S. 80 f.

derungen zu erklären suchten. Im übrigen sind beide Schriftsteller ihren Ansichten nicht treu geblieben. Einerseits hat Boyens,[13]) wenn auch nur indirekt, verschiedentlich das Bestehen eines durch das dingliche Recht gesicherten Schuldverhältnisses, das namentlich für dessen Entstehung und Umfang maßgebend ist, anerkannt, andererseits gibt Ehrenberg neuerdings zu, daß das Recht des Schiffsgläubigers dinglicher Natur sei.[14])

Die Erkenntnis, daß einmal weder die Theorie des rein dinglichen noch die Theorie des rein obligatorischen Rechtes jede für sich allein zu einem befriedigenden Resultat führte, daß zum anderen aber das Schiffsgläubigerrecht sowohl einige Eigenschaften des obligatorischen Rechtes als auch einige Eigenschaften des dinglichen Rechtes aufwies, hat zu dem Versuche geführt, durch Verschmelzung beider Rechte die Frage zu lösen.

Ein heftiger Streit ist hier entstanden über die Art und Weise, in welcher diese Verbindung geschehen soll, ein Streit, der seinen Ausgang hauptsächlich von der Frage nimmt, ob der jeweilige Eigentümer des Schiffsvermögens oder nur der ursprüngliche Schuldner obligatorisch gebunden erscheine.

Die Theorie, die hauptsächlich von Schaps[15])

---

[13]) Wie Pappenheim im Seerecht S. 294 nachweist.

[14]) Ehrenberg, Festgabe S. 1ff., 38ff.

[15]) Schaps S. 81; ferner Cosack 5. Aufl. S. 167; Ehrenberg, Festgabe S. 29f., 34f.

vertreten wird, sieht in dem Anspruch etwas Doppeltes:

a) ein obligatorisches Recht gegen den jeweiligen Eigentümer auf Befriedigung bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das Schiffsvermögen und

b) ein zur Sicherung dieses obligatorischen Rechtes bestehendes gesetzliches — bei der Bodmerei vertragliches — Pfandrecht am Schiffsvermögen.

Der Charakter der Obligation ergibt sich aus dem Entstehungsgrund des Schiffsgläubigeranspruches. Nur durch ihr Bestehen erklärt sich die Höhe und die Aufrechnungsfähigkeit dieses Anspruches. Sie ist, weil sie sich gegen den jeweiligen Eigentümer des Schiffes[16]) richtet, eine obligatio in rem scripta, d. h. sie ist eine Realobligation dergestalt, daß die Schuldnereigenschaft von einem Herrschaftsverhältnis zu dem Schiffsvermögen abhängig ist, und daß insbesondere bei Veräußerung des Schiffes von seiten des ursprünglichen Schuldners an dessen Stelle der Erwerber tritt. Es findet demnach mit der Übergabe des Schiffsvermögens kraft Gesetzes eine privative Schuldübernahme statt.

Gegen die Annahme dieser Theorie sprechen vor allem die Ergebnisse, zu denen sie für den Fall gelangt, daß für die durch das Schiffsgläubigerpfandrecht gesicherte Forderung der Schuldner auch persönlich haftet.

---

[16]) Bezw. gegen denjenigen, der gemäß § 510 HGB. als Rheder angesehen wird.

Schaps[17]) ist nämlich in dem Bestreben, alle Fälle des Schiffsgläubigerrechtes einheitlich zu gestalten, dazu gelangt, diese obligatio in rem scripta auch für die Forderungen mit unbeschränkt persönlicher Haftung anzunehmen. Als Konsequenz behauptet er in diesem Falle das Vorhandensein von zwei verschiedenen obligatorischen Rechten, die beide dasselbe Ziel haben, daher auch gewisse gemeinsame Endigungsgründe, die sich aber durch den Umfang des Befriedigungsobjektes und bei Veräußerung des Schiffes auch durch die Person des Verpflichteten unterscheiden.

Überzeugend führt hiergegen Pappenheim[18]) aus, daß man nur im Wege der Fiktion zu der Annahme gelangen kann, daß z. B. bei unbeschränkter Haftung aus einer Heuerforderung der Lohnanspruch aus dem Dienstvertrage dann nicht den Gegenstand eines Schuldverhältnisses bildet, wenn dem Lohnberechtigten neben dem schlichten Zugriff auf das ganze Vermögen des Dienstberechtigten ein qualifizierter Zugriff auf einen Teil dieses oder eines anderen Vermögens durch ein gesetzliches Pfandrecht gewährleistet ist.

Zu dieser Fiktion muß dann noch eine zweite treten, wenn der Rheder das Schiff veräußert und nun

---

[17]) Schaps S. 82; ebenso Ehrenberg, Festgabe S. 11, 17, 36; ähnlich Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 417.

[18]) Seerecht S. 305; Pappenheim in G. Z. Bd. 44 S. 99 f.; vgl. auch Lehmann S. 126 Anm. 1; Luerssen S. 48; Brodmann in G. Z. Bd. 58 S. 600 f.

der Erwerber, ohne etwa von der Existenz der Heuerschuld auch nur etwas zu ahnen, in das eine der beiden angeblichen Schuldverhältnisse als Schuldner einrückt.[19])

Ist demgemäß die Annahme zweier obligatorischen Rechte für den Fall der unbeschränkt-persönlichen Haftung zurückzuweisen, so kann andererseits angesichts der gesetzlichen Bestimmung, daß durch die Veräußerung eines Schiffes in den persönlichen Verpflichtungen des Veräußerers gegen Dritte nichts geändert wird,[20]) nicht bezweifelt werden, daß die Frage, ob eine obligatio in rem scripta vorliegt, nur für Forderungen ohne persönliche Haftung von Bedeutung sein könnte. Doch auch hier ist sie zurückzuweisen.

Der Theorie einer Realobligation ist die hauptsächlich von Pappenheim und Brodmann[21]) vertretene Meinung gegenübergestellt worden, die darauf hinausgeht, daß ein Wechsel in der Person des Rheders unabhängig ist von dem Rechte des Schiffsgläubigers, sein Pfandrecht auch anderen Inhabern der Pfandobjekte als dem ursprünglichen Schuldner gegenüber geltend machen zu können, und nur dann eine Bedeutung er-

---

[19]) Über die weiteren Gründe, die gegen die Annahme einer Realobligation sprechen, vgl. Pappenheim, Seerecht S. 297 ff.

[20]) HGB. § 477.

[21]) Pappenheim in G. Z. Bd. 42 S. 434 f., Bd. 44 S. 598 ff., Bd. 47 S. 144 f., 163 ff., Seerecht S. 298 ff.; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 159, 163 ff., 342 f.; ferner Luerssen S. 48 ff.; (S—n) in Seufferts Arch. Bd. 42 Nr. 135.

langt, wenn der spätere Erwerber die Schuld den allgemeinen Bestimmungen gemäß besonders übernimmt.

Die praktische Bedeutung der Frage, ob der Rheder, in dessen Person die Schuld entstanden ist, auch dann noch Schuldner bleibt, wenn er nicht mehr Eigentümer des Schiffsvermögens ist, oder ob eine Realobligation vorliegt, indem die Schuld auf den späteren Erwerber übergeht, tritt besonders bei der Entscheidung der anderen Frage hervor, ob im Falle einer irrtümlichen Zahlung seitens des früheren Rheders eine condictio indebiti zu gewähren oder zu versagen ist.

Wie einmal aus der Vorschrift des Gesetzes[22]) folgt, daß zwar der jeweilige Besitzer des Schiffes die Zwangsvollstreckung in dasselbe wegen Schiffsforderungen zu dulden hat, nicht aber daß er auch Schuldner ist, und daß ein Wechsel in der Person des Rheders auch einen Wechsel in der Person des Schuldners nach sich zieht, so ergeben auch die Ausführungen von Pappenheim und Brodmann, daß bei Veräußerung des Schiffsvermögens die Schuld des Rheders nicht auf den neuen Erwerber übergeht, sondern daß der ursprüngliche Rheder Schuldner der gegen ihn entstandenen Forderung bleibt, während der spätere Erwerber lediglich mit dem ihm überkommenen Teil des Schiffsvermögens dem Gläubiger aus dem Pfandrechte haftet.

Hieraus folgt also, daß der Rheder das, was er

---

[22]) HGB. § 755.

irrtümlich nach Veräußerung des Schiffes dem Gläubiger als seine Schuld zahlt, nicht mit der Begründung, er habe durch die Veräußerung aufgehört, Schuldner zu sein, als ungerechtfertigte Bereicherung zurückfordern kann.[23])

Als weitere Konsequenz dieser Anschauung ergibt sich, daß das Pfandrecht des Gläubigers untergeht, wenn der ursprüngliche Rheder die Schuld als die seine zahlt oder der Gläubiger ihm die Schuld erläßt.

Die hier vertretene Auffassung von der rechtlichen Natur des Schiffsgläubigerpfandrechtes läßt sich in folgendem kurz zusammenfassen.

Das Recht des Schiffsgläubigers am Schiffsvermögen ist ein gesetzliches Pfandrecht, das als akzessorisches Recht neben einer Forderung steht. Es ist ein seerechtliches Pfandrecht, das zwar seine Sonderheiten hat,[24])

---

[23]) vgl. Pappenheim S. 299; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 164 S. 343; ferner Luerssen S. 49 f., der diese Forderungen, für die eine Haftung im Sinne der Erzwingbarkeit nicht besteht, für obligationes naturales erklärt. A. M. Schaps S. 81; Ehrenberg, Festgabe S. 9, 30; vgl. auch Boyens Bd. 1 S. 187 f.; Lehmann S. 126 Anm. 1.

[24]) Auch insoweit als der Schiffsgläubiger gegenüber anderen — chirographischen — Gläubigern und solchen Schiffsgläubigern, die ihm im Range nachstehen, einen Anspruch auf vorzugsweise Befriedigung und demgemäß im Konkurse des Rheders ein privilegiertes Absonderungsrecht hat — KO. § 47 bei eingetragenen, KO. § 49 Nr. 2 bei nichteingetragenen Schiffen —, indem er allen denjenigen Absonderungsberechtigten, die nicht Schiffsgläubiger sind, vorgeht.

namentlich insofern es Hypothek an beweglichen Sachen ist,[25]) das aber seine rechtliche Bestimmung dem allgemeinen bürgerlichen Recht entnimmt und somit auch in der Ausdrucksweise mit der des Gesetzes völlig übereinstimmt. Durch die gesetzliche — bei der Bodmerei vertragsmäßige — Haftungsbeschränkung wird der Inhalt des zugrunde liegenden Schuldverhältnisses nicht beschränkt, sondern lediglich eine ausschließende Einrede geschaffen, die der Beklagte geltend zu machen hat.[26])

Träger der durch das Pfandrecht gesicherten Forderung, die inhaltlich durch die Beschränkung der Haftung qualifiziert sein kann, im übrigen aber aus juristischen Tatsachen in normaler Weise entstanden ist, ist der sei es beschränkt oder unbeschränkt haftende Rheder, in dessen Person der Verpflichtungsgrund entstanden ist. Was er in Unkenntnis seiner beschränkten Haftung aus seinem Landvermögen zahlt, kann er mit der condictio indebiti nicht zurückfordern.[27]) Er bleibt auch dann Schuldner, wenn das Schiffsvermögen[28]) auf eine andere

---

[25]) Abgesehen von dem Pfandrecht an der Frachtforderung, das sich als Pfandrecht an einem Rechte charakterisiert.

[26]) A. M. Brandis S. 31; Mittelstein, Binnenschifffahrtsrecht S. 425; Hans. OLG. im Hbl. 1900 Nr. 61. Hiernach ist die Beschränkung der Haftung stets von Amts wegen zu beachten.

[27]) Ehrenberg, Festgabe S. 8.

[28]) Sei es durch Veräußerung des Schiffes oder durch Abtretung der Fracht.

Person übergeht.[29]) Der spätere Erwerber haftet zwar dem Gläubiger mit dem von ihm erworbenen Teil des Schiffsvermögens,[30]) wird aber nur dann Schuldner, wenn er die Schuld besonders übernimmt, und tritt demzufolge auch nicht[31]) an die Seite des Veräußerers.

Andererseits kann der Schiffsgläubiger, insoweit er an dem ihm ausschließlich oder nicht ausschließlich haftenden Schiffsvermögen ein Pfandrecht hat, das Pfandrecht an dem Schiff jedem dritten Besitzer gegenüber, also nicht nur gegen den Rhederschuldner oder den späteren Erwerber, sondern gegen jeden, der das Schiff in seinem Besitz hat, sowie dem Schiffer gegenüber nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung geltend machen.[32]) In gleicher Weise kann der Schiffsgläubiger sein Pfandrecht an der Fracht gegen den Frachtschuldner resp. den Zessionar der Frachtforderung oder gegen den Schiffer, soweit sie sich in dessen Händen befindet, verfolgen.[33])

Die Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechtes kann durch Klage oder durch Aufrechnung erfolgen.

---

[29]) Gleichgültig ist hierbei, welche Art Haftung besteht.

[30]) Gemäß HGB. § 755 Abs. 2.

[31]) Etwa als Gesamtschuldner.

[32]) HGB. §§ 755 Abs. 2, 761; OLG. im Hbl. 1886 Nr. 28, 1893 Nr. 24, 1894 Nr. 18, 1900 Nr. 37; Boyens Bd. 1 S. 189 f.; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 162; Mittelstein S. 191; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 425; a. M. Pappenheim S. 236 ff.

[33]) HGB. §§ 761, 771.

a) Die rechtliche Natur der Klage ist Gegenstand desselben Streites, der um die rechtliche Natur des Schiffsgläubigerrechtes geführt wird. Gemäß der hier vertretenen Auffassung, die in dem Schiffsgläubigerrecht ein gesetzliches Pfandrecht erblickt, ist sie eine Pfandklage[34]) dergestalt, daß der Schiffsgläubiger durch sie seine Befriedigung aus dem Schiffsvermögen suchen kann. Sie geht auf Duldung der Zwangsvollstreckung in Schiff und Fracht für Kapital, Zinsen und Kosten.[35])

Ein Mittel, sich in den Besitz des Schiffes zu setzen, gewährt diese Klage dem Gläubiger nicht.[36])

Streitig ist, ob dem Gläubiger aus seinem Forderungsrechte und seinem Pfandrechte neben der Pfandklage auch eine Forderungsklage zu Gebote steht.

Für den Fall der mit der persönlichen Haftung verbundenen Pfandhaftung ist dieses natürlich zu bejahen.[37])

---

[34]) Eine actio hypothecaria.

[35]) Das bessere Recht eines dem Schiffsgläubiger im Range Vorgehenden hindert ihn nicht, da jeder Schiffsgläubiger selbständig klagen kann; Ehrenberg S. 130, 277; Mittelstein S. 195; Pappenheim S. 234.

[36]) Ehrenberg S. 123, 440; Festgabe S. 37 Anm. 4; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 151; Luerssen S. 25; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht S. 424; Pferdmenges S. 5f.; Pappenheim S. 234; OLG. im Hbl. 1901 Nr. 28; a. M. (S—n) in Seufferts Arch. Bd. 42 Nr. 135 Anm.; Boyens Bd. 1 S. 189f.; Schaps S. 82, 759.

[37]) Die Schuldklage deckt sich hier mit der aus der persön-

Aber auch im Falle der dinglich beschränkten Haftung dürfte dem Gläubiger dem Rheder gegenüber, in dessen Person die Schuld entstanden ist und der sich noch im Besitz des Haftungsgutes befindet, neben der Pfandklage eine Leistungsklage einzuräumen sein. Der Rheder ist Schuldner, und er haftet für seine Schuld, wenn auch nur beschränkt mit Schiff und Fracht. Was er zahlt, zahlt er als seine Schuld. Es liegt an ihm, seine Haftungsbeschränkung im Wege der Einrede geltend zu machen, soweit sie nicht dem Klagantrage gemäß von Amts wegen zu berücksichtigen ist.

Wenn dagegen der Rheder nicht mehr Eigentümer des Schiffsvermögens ist, so ist dem Schiffsgläubiger die Forderungsklage [38]) zu versagen, da eine Leistungsklage nur dann gegeben ist, wenn für die Schuld auch eine Haftung besteht, d. h. wenn für den Fall der Nichtleistung dem Gläubiger der Zugriff [39]) auf das Vermögen des Schuldners eingeräumt ist.[40])

---

lichen Haftung des Rheders entspringenden Leistungsklage des Gläubigers.

[38]) Natürlich nur insofern sie auf eine Leistung geht; die Schuldklage als Feststellungsklage ist unter Berücksichtigung der Vorschriften der ZPO. jederzeit gegeben.

[39]) Sei es beschränkt oder unbeschränkt.

[40]) So richtig Pappenheim S. 307; Mittelstein in G. Z. Bd. 39 S. 247 f.; Boyens Bd. 1 S. 188; Ehrenberg, Festgabe S. 9; Luerssen S. 51 ff.; a. M. (S—n) in Seufferts Arch. Bd. 42 Nr. 135; ferner Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 164, der von dem Standpunkte ausgehend, daß der Rheder auch im Falle

b) Die Geltendmachung des Schiffsgläubigerrechtes kann ferner im Wege der Einrede durch Aufrechnung bezw. Zurückbehaltung erfolgen.

Auch hier ist zu unterscheiden, ob der Rheder noch Eigentümer des Schiffsvermögens ist. In diesem Falle erfolgt die Aufrechnung gegen die Forderung. Der Gläubiger kann jedoch nur in dem Umfange aufrechnen, in welchem er mittels Klage aus dem Vermögen des Schuldners sich befriedigen kann, d. h. im Falle der persönlichen Haftung des Rheders bis zur Höhe der ganzen Forderung; haftet dagegen der Rheder nur beschränkt, so kann der Gläubiger seine Ansprüche nur gegen solche Forderungen des Rheders[41]) zur Aufrechnung bringen, die zum Schiffsvermögen gehören.[42]) Zahlung aus dem Landvermögen kann er nicht verlangen.[43])

---

der sogen. beschränkten Haftung unter qualifizierter Exekutionsbeschränkung auf Schiff und Fracht persönlich haftet, in konsequenter Durchführung seiner Theorie zu dem Ergebnis gelangt, daß der Schiffsgläubiger auch nach Veräußerung des Schiffsvermögens die ganze Forderung gegen den Rhederschuldner einklagen kann und daß es diesem obliegt, die Einrede der Veräußerung geltend zu machen.

[41]) z. B. Frachtforderung gegen ihn als Ladungsinteressenten.

[42]) Vorausgesetzt natürlich, daß nicht durch die Aufrechnung die Rechte der anderen ihm gleichstehenden oder vorangehenden Schiffsgläubiger verletzt werden.

[43]) Ehrenberg S. 140f., 283 ff., 409, Festgabe S. 13; Pappenheim S. 295f.; Schaps S. 755; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 155; a. M. Luerssen S. 29, 36ff.

Falls jedoch der Rheder das Schiffsvermögen veräußert hat, so kann der Gläubiger gegen ihn nicht mehr aufrechnen aus demselben Grunde, wegen dessen er nicht mehr gegen ihn klagen kann.[44])

Ebensowenig kann der Schiffsgläubiger mit seiner Schiffsforderung dem Erwerber des Schiffsvermögens gegenüber aufrechnen,[45]) da dieser als solcher nicht Schuldner der Schiffsforderung geworden ist, mithin gemäß § 387 BGB. eine Voraussetzung der Aufrechnung fehlt, nämlich das Bestehen gegenseitiger Forderungen.[46])

Während Pappenheim[47]) bei Entwicklung seiner Lehre von der Pfandhaftung auf die aus dem Mittelalter stammende Unterscheidung von Schuld und Haftung sich stützt, wie sie von v. Amira[48]) und Puntschart[49]) dargestellt ist, und hierbei zwischen „reiner Sachhaftung“ und „Personenhaftung“ unterscheidet, so bestreitet andererseits Brodmann,[50]) daß hier ein historischer

---

[44]) Pappenheim a. a. O.; a. M. Schaps S. 755; Ehrenberg a. a. O.

[45]) Und zwar weder gegen eine Forderung des Rhederschuldners noch gegen eine Forderung des Erwerbers.

[46]) Ebenso Luerssen S. 39; Brodmann a. a. O.; a. M. Ehrenberg, Festgabe S. 19; Schaps S. 755; Pappenheim S. 303.

[47]) In seinem Lehrbuch und früher in G. Z. Bd. 47 S. 142ff., 164 f.

[48]) Nordgerm. Obligationenrecht, bes. Bd. 1 §§ 4ff.

[49]) Schuldvertrag und Treugelöbnis.

[50]) G. Z. Bd. 59 S. 213ff.; vgl. auch Luerssen S. 59f.

Zusammenhang besteht und daß diesen Begriffen irgend ein Erkenntniswert zukommt.

Wie dieses im einzelnen auch liegen mag, das eine ist nicht zu verkennen, daß diese im modernen Rechte auftretenden Erscheinungen mit den Rechtsgestaltungen des älteren deutschen Rechtes, wie sie in den verschiedenen Formen der „Satzung“ sich zeigen, große Ähnlichkeit haben und wahrscheinlich aus ihnen hervorgegangen sind.

§ 7.

Die beschränkt-dingliche Haftung.

Wie schon erwähnt[1]) steht das Handelsgesetzbuch zwar grundsätzlich auf dem Standpunkte der unbeschränkten Haftung des Rheders, hat aber in vielen Fällen, und zwar den wichtigsten, eine Beschränkung in doppelter Beziehung statuiert, einmal eine beschränkt-dingliche, zum andern eine beschränkt-persönliche Haftung.

I. Eine Haftung, dinglich beschränkt hinsichtlich des Kreises des Exekutionsobjektes, d. h. eine Haftung nur mit der fortune de mer, tritt zunächst dann ein, wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, welches der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat.[2])

[1]) vgl. S. 11, 23 f.

[2]) HGB. § 486 Abs. 1 Ziff. 1.

Schiffer im Sinne des Handelsgesetzbuches ist der Führer eines zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffes. Er ist sowohl der nautische Leiter als auch im Unterschiede von allen übrigen Mitgliedern der Schiffsbesatzung der Stellvertreter des Rheders. Sobald der Schiffer aus seiner Stellung als technischer Leiter des Unternehmens heraustritt und die an Schiff und Ladung geknüpften Interessen rechtsgeschäftlich vertritt, kann er durch seine Handlungen den Rheder nur so weit verpflichten, als er sich innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen oder darüber hinaus ihm besonders übertragenen Befugnisse gehalten hat. Obwohl das Gesetz nur von Rechtsgeschäften des Schiffers spricht, sind trotzdem Rechtsgeschäfte anderer seerechtlicher Vertreter des Rheders ebenso zu beurteilen, wenn sich diese Personen nur innerhalb der Grenzen der gesetzlichen Schiffervollmacht halten.[3]) Und zwar ist es gleichgültig, ob diese Personen vom Rheder direkt bevollmächtigt oder vom Schiffer in seine Vollmacht ausdrücklich oder stillschweigend substituiert sind: sie gelten als Substituten des Schiffers.[4]) Die Handlungen des Schiffers oder seines Substituten, sofern sie sich innerhalb der gesetzlichen Vollmacht bewegen, verpflichten also den Rheder nicht persönlich, selbst dann nicht, wenn der Schiffer, anstatt mit dritten Personen

[3]) Wagner S. 265; Schaps S. 85 Anm. 11; a. M. Schröder in G. Z. Bd. 32 S. 248.

[4]) OLG. im Hbl. 1887 Nr. 128 S. 305.

ein Rechtsgeschäft einzugehen, sich selbst an die Stelle derselben gesetzt hat.[5])

Für diese Schiffervollmacht hat das Gesetz bestimmte Schranken festgesetzt. Die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers auf der Reise außerhalb des Heimatshafens, d. h. des Hafens, in dessen Schiffsregister das von ihm geführte Schiff eingetragen ist[6]) und von dem aus die Schiffahrt betrieben wird,[7]) finden ihre Grenze darin, daß die Handlung des Schiffers eine solche gewesen sein muß, welche die Ausführung der Reise oder die Erhaltung oder Ausrüstung des Schiffes mit sich bringt.[8]) Diese Befugnis erstreckt sich auch, wie das Gesetz ausdrücklich hervorhebt, auf das Recht, Frachtverträge einzugehen.[9]) Dagegen hat er nicht die Befugnis, Verträge, welche der Rheder geschlossen hat, selbständig abzuändern. Er darf es nur tun, wenn er berechtigt ist, anzunehmen, daß dieses seinem Rheder zum Vorteil gereicht, indem derselbe dadurch entweder von lästigen Verbindlichkeiten befreit wird[10]) oder positiven Gewinn zieht.[11])

[5]) Wagner S. 182; HGB. § 532.

[6]) Ges. v. 22. 6. 1899 § 6.

[8]) HGB. § 480.

[8]) HGB. §§ 527 Abs. 1, 534 Abs. 1; ferner gehören hierhin Forderungen aus Lotsengeldern, Schleppkosten, Hafenabgaben, Hilfs- und Bergelohn.

[9]) HGB. § 527 Abs. 2.

[10]) OLG. im Hbl. 1878 Nr. 93.

[11]) Sieveking S. 117.

Er ist auch befugt, Streitigkeiten, welche sich bei der Ausführung der Verträge ergeben, zu schlichten oder Klage zu erheben, wenn er auf andere Weise die ihm obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen kann,[12]) oder sonstige Rechtshandlungen vorzunehmen.[13])

Auf der Reise ist der Schiffer ferner befugt, nach alleinigem gewissenhaften Ermessen über die Entlassung und Anmusterung der Schiffsmannschaft zu verfügen;[14]) er ist auch berechtigt, die mit dem Rheder vereinbarte Heuer während der Reise zu erhöhen, falls dieses im Interesse einer ungestörten und angemessenen Fortsetzung der Reise zweckmäßig ist.[15]) Diese Befugnis der Annahme der Schiffsmannschaft steht dem Schiffer laut Gesetz auch im Heimatshafen zu,[16]) ja er ist sogar verpflichtet dazu,[17]) während sonst Rechtsgeschäfte, die der Schiffer, solange sich das Schiff im Heimatshafen befindet, abschließt, für den Rheder nur dann verbindlich sind, wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht gehandelt hat, oder wenn ein besonderer Verpflichtungsgrund vorhanden ist.[18]) Abgesehen von der ausdrücklichen Ausnahme für die Annahme der Schiffsmann-

---

[12]) HGB. § 527 Abs. 2.

[13]) OLG. im Hbl. 1874 Nr. 66, im Hbl. 1884 Nr. 55.

[14]) HG. u. OG. im Hbl. 1868 Nr. 130 u. 153.

[15]) OLG. im Hbl. 1896 Nr. 53 sub I.

[16]) HGB. § 526 Abs. 2.

[17]) HGB. § 513.

[18]) HGB. § 526 Abs. 1.

schaften bestehen noch einige stillschweigende Ausnahmen. So ist der Schiffer auch im Heimatshafen zur passiven prozessualen Vertretung des Rheders befugt und verpflichtet, soweit dessen nichtpersönliche Haftung mit der fortune de mer in Frage kommt.[19]) Eine Verpflichtung des Schiffers, Handlungen des Rheders wahrzunehmen, besteht ferner in der Ausstellung und Zeichnung von Konnossementen, gleichgültig ob das Schiff im Heimatshafen oder auf der Reise sich befindet.[20]) Zur Pflicht der Ausstellung von Konnossementen gehört auch die Vornahme aller Rechtsakte, die mit dieser Urkunde in unmittelbarem Zusammenhange stehen, wie Annahme und Herausgabe der Ladung, Empfang der Fracht, Geltendmachung der Ansprüche aus dem Konnossement auf gerichtlichem oder außergerichtlichem Wege.[21])

Eine Beschränkung der Vollmacht des Schiffers zeigt sich ferner darin, daß der Schiffer nur so lange gesetzlich befugt ist, im Namen des Rheders zu handeln, als er Schiffer eines bestimmten Schiffes ist, mag er nun kraft Vertrages, oder im Wege der Substitution,[22]) oder durch den Reichskonsul dazu bestellt sein.[23]) Dem Dritten liegt aber eine Erkundigungspflicht ob, er muß sich vergewissern, ob der Schiffer berechtigt ist zur

---

[19]) HGB. § 461 Abs. 2.

[20]) HGB. § 642 Abs. 1.

[21]) Schaps S. 187f.; Wagner S. 247.

[22]) HGB. § 516 Abs. 2.

[23]) Ehrenberg S. 186 Anm. 40.

Leitung des Schiffes, in dessen Interesse eine Rechtshandlung vorgenommen werden soll.[24]) Andererseits ändert nichts in seiner gesetzlichen Bevollmächtigung eine Veränderung in der Person des Rheders; bis zu seiner ausdrücklichen Abberufung behält er die Leitung des Schiffes. Auch der Verlust des Schiffes beendigt nicht notwendig die Vertretungsbefugnis des Schiffers. Im einzelnen gibt das Gesetz noch genaue Bestimmungen darüber, unter welchen Umständen der Schiffer zur Aufnahme von Darlehen, zur Eingehung von Käufen auf Borg sowie zum Abschluß ähnlicher Kreditgeschäfte befugt ist, wann und wie weit er ein Bodmereigeschäft eingehen kann,[25]) ferner daß er das Schiff nur im Falle dringender Notwendigkeit verkaufen darf.[26]) In allen diesen Fällen handelt der Schiffer, soweit er sich in den Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse bewegt, als Vertreter des Schiffes. Der Schiffer verpflichtet und kann auch nur das Schiffsvermögen durch seine Handlungen verpflichten. Soweit also Verbindlichkeiten aus Handlungen des Schiffers, die er in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnisse vornimmt, entstehen, haftet der Rheder für dieselben nur dinglich-beschränkt, d. h. mit Schiff und Fracht.[27])

---

[24]) Ehrenberg S. 187.

[25]) vgl. HGB. § 528.

[26]) HGB. § 530.

[27]) HGB. § 533 Abs. 1.

Diese weitgehenden gesetzlichen Befugnisse des Schiffers kann der Rheder vertragsgemäß beschränken. Dritten gegenüber kann er jedoch die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur entgegensetzen, wenn sie dem Dritten bekannt waren.[28])

Es wird also auch im Falle einer Beschränkung das Schiffsvermögen verpflichtet, wenn der Schiffer zwar in Übertretung der ihm vom Rheder gesetzten Beschränkung, aber noch innerhalb der Grenzen seiner gesetzlichen Befugnis gehandelt hat, es sei denn, daß der Rheder beweisen kann, daß der Dritte, welcher sich darauf beruft, daß das Geschäft noch innerhalb der gesetzlichen Grenzen lag, wußte oder wissen mußte, daß der Rheder die gesetzlichen Befugnisse eingeschränkt hatte.[29]) Dagegen tritt eine persönliche Haftung des Rheders ein, wenn er dem Schiffer für ein einzelnes Geschäft oder mehrere bestimmte Geschäfte eine Spezialvollmacht erteilt hat, solche Geschäfte für ihn als Rheder abzuschließen, und der Schiffer im Namen des Rheders, als sein Bevollmächtigter, jedes einzelne in Frage stehende Geschäft unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die Spezialvollmacht abgeschlossen hat. Da ein solcher Fall dem direkten Abschluß durch den Rheder gleich steht, so haftet der Rheder selbst dann persönlich, wenn

---

[28]) HGB. § 531.

[29]) HGB. §§ 531, 486 Abs. 1 Ziff. 1.

die Geschäfte innerhalb der Grenzen der gesetzlichen Schiffervollmacht liegen.[30])

II. Eine auf die fortune de mer beschränkte Haftung des Rheders tritt ferner ein, wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, sofern die Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat, ohne Unterschied ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht.[31])

Maßgebend ist hier vornehmlich die Stellung des Schiffers als nautischer Leiter, während es sich im vorhergehenden Abschnitt um den Umfang seiner Befugnisse als Seehandlungsbevollmächtigter des Rheders handelte.[32]) Erforderlich ist also, daß der Rheder oder ein Vertreter desselben den Vertrag abgeschlossen hat. Hierfür haftet regelmäßig der Rheder persönlich. Weil nun aber die Ausbildung des Rhedereibetriebes es mit sich gebracht hat, daß der Rheder die zur Erfüllung des von ihm übernommenen Transportes oder sonstigen Seeerwerbsgeschäften erforderliche Tätigkeit nicht selbst

---

[30]) Ehrenberg S. 182; Boyens Bd. 1 S. 221; Makower S. 13; a. M. Schaps S. 85; Wagner S. 185, die „unter besonderer Vollmacht" nur eine solche verstehen, die dem Schiffer weitergehende als seine gesetzlichen Befugnisse verleiht.

[31]) HGB. § 486 Abs. 1 Ziff. 2.

[32]) Wagner S. 182.

ausführen oder wenigstens beaufsichtigen kann, sondern dieses der Schiffsbesatzung, insbesondere dem Schiffer überlassen muß, ist bestimmt worden, daß seine Haftung sich auf das Schiffsvermögen beschränkt, und zwar selbst dann, wenn die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers, d. h. zu solchen, die ihm ohne Verstoß gegen seemännische Übung übertragen werden, gehört und der Anspruch des Gläubigers sich darauf stützt, daß der Vertrag unvollständig, mangelhaft oder gar nicht ausgeführt sei.

Hierunter fällt jeder Vertrag, den der Rheder mit einem Dritten abschließt, wenn nur die Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört. Diese Beschränkung auf die fortune de mer tritt auch dann ein, wenn der Dritte bei Eingehung des Vertrages weiß, daß der Rheder die Erfüllung nicht selbst besorgen, vielmehr durch den Schiffer handeln wird.[33]) Das Wesentliche hier ist gerade die Verschiedenheit der Personen: Auf der einen Seite steht der Rheder, der den Vertrag abgeschlossen hat, auf der anderen Seite steht der Schiffer, der den vom Rheder abgeschlossenen, aber zu seinen, des Schiffers, Dienstobliegenheiten gehörenden Vertrag auszuführen hat und ihn nur schlecht oder überhaupt nicht ausführt.[34]) Einflußlos ist hierbei, ob die normale Erfüllung des Vertrages durch ein pflicht-

---

[33]) Makower S. 13.

[34]) Schaps S. 85; Salmann in G. Z. Bd. 41 S. 447.

widriges Verhalten des Schiffers oder einer anderen Person der Schiffsbesatzung in schuldhafter Weise vereitelt wurde oder aus sonstigen Ursachen nicht eintrat.

Die in Frage kommenden Verträge sind hauptsächlich die Fracht-, Passagier-, Schlepp-, Berge- und Hilfeleistungsverträge. Am häufigsten wird es sich um den Seefrachtvertrag[35]) handeln, d. h. denjenigen Vertrag, der auf Transport von Sachen zur See nach einem von vornherein oder nachträglich bestimmten Orte gegen Lohn gerichtet ist.[36]) Wenn der Rheder der Verfrachter ist, so haftet er gemäß § 486 Abs. 1 Ziff. 2 mit dem Schiffsvermögen für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.[37]) Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Beschaffenheit oder der Wert der Güter bei der Abladung dem Schiffer angegeben ist.[38])

Als letztes Erfordernis, das erfüllt sein muß, um eine dinglich beschränkte Haftung des Rheders zu begründen, ist notwendig, daß die Ausführung des Vertrages

---

[35]) HGB. §§ 556 ff.

[36]) Lewis in Endemann S. 123.

[37]) HGB. § 606.

[38]) HGB. § 607; vgl. A. HGB. Art. 608.

nicht nur nach der Gepflogenheit im Seeverkehr zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, sondern die Ausführung dieses Vertrages, soweit der Anspruch des Gläubigers sich eben auf die mangelhafte Ausführung stützt, muß auch faktisch und ausschließlich vom Schiffer und nicht vom Rheder oder von der vom Rheder dazu bestellten Person bewirkt sein.

III. Eine weitere Beschränkung der Haftung des Rheders auf das Schiffsvermögen tritt ein, wenn der Anspruch auf ein Verschulden der Schiffsbesatzung gegründet wird.[39]) Während bereits vorher[40]) das Gesetz bestimmt, daß der Rheder für den Schaden verantwortlich ist, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, setzt es in § 486 den Umfang der Haftung fest. Die Haftung des Rheders ist keine subsidiäre, sondern eine prinzipale,[41]) sie wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Rheder die schädigende Handlung ausdrücklich verboten hat; die Haftbarkeit reicht jedoch nur so weit, wie der Schuldige selbst haftet.[42]) Die Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um die mit Rücksicht auf die Sicherheit des Publikums festgesetzte prinzipielle Haftung des Rheders zu begründen, sind folgende:

Es muß ein Schaden zugefügt sein, d. h. es muß

---

[39]) HGB. § 486 Abs. 1 Ziff. 3.

[40]) HGB. § 485.

[41]) Prot. S. 2028.

[42]) RG. Bd. 9 S. 162, Bd. 37 S. 182.

ein Verlust erlitten sein; dieser Verlust kann nun ein reiner Vermögensverlust sein, z. B. Sachbeschädigung, er kann aber auch eine Gesundheitsbeschädigung oder Körperverletzung sein. Er kann ferner in einer positiven Vermögensverminderung oder in der Vereitlung eines zu erwartenden Gewinnes bestehen. Die Zufügung des Schadens kann beruhen auf einem Tun oder Unterlassen.[43])

Der Schaden muß einem Dritten zugefügt sein, also irgendeiner Person außer dem Handelnden und dem Rheder. Der Beschädigte kann also auch ein Mitglied der Schiffsbesatzung sein.[44]) Der Dritte darf jedoch nicht zu dem Rheder in einem Vertragsverhältnis stehen, auf Grund dessen er wegen des erlittenen Schadens Ersatz fordern könnte.[45])

Der Schaden muß ferner von einer Person der Schiffsbesatzung, d. h. einer im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken tätigen Person[46]) verschuldet sein. Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.[47])

---

[43]) z. B. die unterlassene oder vorschriftswidrige Anbringung von Lichtern zur Nachtzeit, die unterlassene Verminderung der Fahrgeschwindigkeit bei Nebel oder drohender Kollisionsgefahr.

[44]) Schaps S. 75 Anm. 5; RG. Bd. 13 S. 119.

[45]) z. B. kommt eine Beschränkung der Haftung namentlich in den Charterpartien und Konossementen bei dem Frachtvertrag vor.

[46]) Makower S. 11; RG. Bd. 20 Nr. 16 S. 86.

[47]) HGB. § 481.

Verschieden hiervon ist die Haftung des Rheders für andere in seinem Dienste angestellte, aber nicht zur Schiffsbesatzung gehörende Personen. Für das Verschulden dieser Personen haftet er persönlich und unbeschränkt, wenn er sich derselben zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient und derjenige, dem gegenüber er die Verbindlichkeit zu erfüllen hat, durch das Verschulden dieser Personen Schaden erleidet.[48]) Dritten nicht in vertraglicher Beziehung mit ihm stehenden Personen haftet er für ein Verschulden dieser Angestellten nur, wenn bei der Auswahl der Angestellten oder, sofern er Vorrichtungen und Gerätschaften zu beschaffen hat oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung und Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen hat.[49]) Die Haftung des Rheders für außerkontraktliches Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung geht also ihrem Inhalte nach weit über die nach bürgerlichem Recht bestehende Haftung hinaus; nach letzterem würde er nur haften, wenn er ein in bezug auf die Navigierung untüchtiges oder nicht gehörig ausgerüstetes Schiff gestellt hat oder sich bei Auswahl der Schiffsbesatzung ein Verschulden hat zuschulden kommen lassen, während er nach dem Handelsgesetzbuch in jedem Falle[50]) haftet, wenn auch nur dinglich beschränkt, gleichgültig ob es

[48]) BGB. § 278.

[49]) BGB. § 831.

[50] Wenigstens dem Grunde nach ROHG. im Hbl. 1877 Nr. 48.

sich um ein außerkontraktliches oder um ein kontraktliches Verschulden handelt.[51]) Aus dieser Verschiedenheit der Haftung erhellt die Wichtigkeit der Frage, ob in einem betreffenden Falle die schadenstiftende Person zur Schiffsbesatzung gehört oder nicht.

Die Schiffsbesatzung ist also die Gesamtheit der auf dem Schiffe angestellten, d. h. der im unmittelbaren Schiffsdienst beschäftigten Personen.[52]) Es ist nicht erforderlich, daß diese Personen in dauerndem, nicht nur in vorübergehendem Rechtsverhältnis stehen.[53]) Es kommt vielmehr darauf an, ob Vertreter für die Verrichtungen, die ihnen zufallen, auf einem wohlausgerüsteten Schiff der betreffenden Gattung vorhanden sein müssen oder nicht, gleichgültig, ob sie nun seemännische Funktionen wie Schiffer, Schiffsoffiziere und Schiffsmannschaft auszuüben haben oder mit nichtseemännischen Funktionen ausgestattete, auf dem Schiff angestellte Personen sind.

Nach herrschender Ansicht[54]) gehört zur Schiffsbesatzung auch der vom Schiffer freiwillig angenommene Lotse.[55]) Die Haftung des Rheders für letzteren ergibt sich bereits per argumentum e contrario[56]) aus § 738 HGB., weil darnach die Haftung des Rheders aus-

---

[51]) Schaps S. 75 Anm. 5.

[52]) Schaps S. 69.

[53]) A. M. Pappenheim in G. Z. Bd. 44 S. 597ff.

[54]) A. M. Ehrenberg S. 224ff.

[55]) vgl. Haekel in G. Z. Bd. 52 S. 176—199.

[56]) Lamprecht in G. Z. Bd. 21 S. 93; Linde S. 35.

geschlossen ist, wenn das Schiff sich unter Führung eines Zwangslotsen, der also kraft obrigkeitlicher, im Interesse des Schiffahrtsverkehrs getroffener Anordnung an Bord genommen ist und dem die Führung übergeben werden mußte, befunden hat und dieser einen Zusammenstoß verschuldete.[57]) Hieraus ergibt sich, daß der Rheder für den freiwillig angenommenen Lotsen haften muß, da sonst die vorige Bestimmung überflüssig wäre.[58]) Ob die Stauer zur Schiffsbesatzung gehören, ist streitig. Es geht aber das neuerliche Bestreben dahin, eine beschränkte Haftung des Rheders für diese Personen zu statuieren, auch wenn die Arbeit von selbständigen Stauerbetrieben übernommen ist, deren Arbeiter nicht unter der Disziplin des Schiffers stehen. Für die Haftung des Rheders ist entscheidend, ob die vom Stauer geübte Tätigkeit in den Rahmen des vom Rheder übernommenen Transportes fällt und zu den auf dem Schiffe zu verrichtenden Arbeiten gehört.[59]) Eine Befreiung von der Haftung für das Verschulden von Stauern — ob dieselben nun zur Schiffsbesatzung

---

[57]) Wegerdt S. 21.

[58]) Neuere Bestrebungen gehen dahin, die Haftung des Rheders auch dann eintreten zu lassen, wenn der Zusammenstoß durch das Verschulden eines Zwangslotsen herbeigeführt worden ist; vgl. Boyens in G. Z. Bd. 54 S. 1—43.

[59]) OLG. im Hbl. 1902 Nr. 80; OLG. im Hbl. 1907 Nr. 11; Sieveking S. 25f.

gehören oder nicht[60]) — tritt jedenfalls dann ein, wenn der Rheder sich von Versehen der Schiffsmannschaft or others in the service of the owner freigezeichnet hat.[61])

Um eine Haftung des Rheders herbeizuführen, ist weiter erforderlich, daß der Schaden von der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zugefügt ist, d. h. solcher Tätigkeiten, die mit der Benutzung des Schiffs zum Erwerb durch die Seefahrt in unmittelbarem, innerlichem Zusammenhang stehen.[62]) Gleichgültig ist hierbei, ob diese Dienstverrichtungen auf Gesetz beruhen oder nicht. Die Dienstverrichtungen der Schiffsmannschaft beziehen sich nur auf den eigentlichen Schiffsdienst. Der Schiffer dagegen ist, wie vorher klargelegt worden ist, auch rechtsgeschäftlicher Vertreter des Rheders.[63]) Er hat in gewissen Beziehungen die Interessen der Ladung zu vertreten.[64]) Diese Seiten seiner Tätigkeit gehören ebenfalls zu seinen „Dienstverrichtungen".[65]) Er verpflichtet also den Rheder durch sein Verschulden in Ausführung dieser Verrichtungen nicht nur gegenüber dem Kontrahenten, sondern auch außerkontraktlich gegenüber jedem Dritten. Ein Ver-

---

[60]) Zwangsstauer gehören nicht zur Schiffsbesatzung, ebensowenig autorisierte Stauungsinspektoren; ROHG. Bd. 19 Nr. 78.

[61]) LG. im Hbl. 1892 Nr. 95.

[62]) RG. Bd. 13 S. 118; Boyens S. 177; Schaps S. 75.

[63]) HGB. §§ 526ff.

[64]) HGB. §§ 535ff., 632, 634.

[65]) Prot. S. 2030, 3730ff.; ROHG. Bd. 6 S. 410f.

schulden des Schiffers ist im besonderen nach § 511 HGB. zu beurteilen, wonach derselbe verpflichtet ist, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Maßgebend ist bei der Beurteilung der Frage, ob der Schiffer die nötige Sorgfalt beobachtet hat, die Anschauung der beteiligten Kreise,[66]) ferner der Seemannsbrauch, soweit dieser den gesetzlichen Bestimmungen nicht zuwiderläuft.[67])

Das Gesetz erfordert auch, daß die Person der Schiffsbesatzung sich in Ausübung ihrer Dienstverrichtung, nicht in Ausübung fremder Arbeiten, befunden hat,[68]) ferner daß der Schaden in Ausführung der Dienstverrichtung nicht bei Gelegenheit der Ausübung verschuldet wird.[69])

Das Verschulden der Schiffsbesatzung ist von ganz besonderer Bedeutung bei der Haftung des Rheders für den Schaden, der durch den Zusammenstoß von Schiffen entsteht.[70]) Die Verantwortlichkeit für die aus einem Zusammenstoß sich ergebenden Schäden bestimmt sich nach folgenden Grundsätzen:

Fällt keiner Person der Besatzung des einen oder

---

[66]) Schaps S. 141; Wagner S. 371.

[67]) Boyens Bd. 1 S. 312; Haekel in G. Z. Bd. 52 S. 200.

[68]) OLG. im Hbl. 1882 Nr. 81.

[69]) z. B. Verletzungen aus Anlaß bei Streitigkeiten während der Arbeit; Prot. S. 2028 ff.

[70]) HGB. §§ 734—739.

anderen Schiffes ein Verschulden zur Last, so findet ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder dem anderen oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht statt.[71]) Hat dagegen eine Person der Besatzung nur des einen Schiffes durch ihr Verschulden den Zusammenstoß herbeigeführt, so ist der Rheder dieses Schiffes verpflichtet, den durch den Zusammenstoß angerichteten Schaden zu ersetzen.[72]) Ist der Zusammenstoß durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen insbesondere davon ab, inwieweit der Zusammenstoß vorwiegend von Personen der einen oder der anderen Besatzung herbeigeführt worden ist.[73])

Für diese Schäden haftet der Rheder beschränkt mit Schiff und Fracht. Nur ausnahmsweise haftet er persönlich — neben der Haftung der fortune de mer —, wenn er als Urheber oder Teilnehmer der Verschuldung erscheint oder ihn eine Schuld in der Auswahl der angestellten Personen trifft.[74])

IV. Eine Beschränkung der Haftung des Rheders auf die fortune de mer findet auch in dem Falle statt, daß der Schiffer ohne besonderen Auftrag für Rechnung

---

[71]) HGB. §§ 735 Ab. 1, 739 Abs. 1; Haekel in G. Z. Bd. 52 S. 217 ff.

[72]) HGB. §§ 734 Abs. 1, 739.

[73]) HGB. §§ 735 Abs. 2, 739; Haekel a. a. O. S. 213 ff.

[74]) OG. im Hbl. 1878 Nr. 94 S. 191.

des Rheders aus eigenen Mitteln Vorschüsse geleistet hat oder sich persönlich verpflichtet; ihm stehen dann gegen den Rheder wegen des Ersatzes keine größeren Rechte zu als einem Dritten,[75]) der seine Ansprüche gegen den Rheder aus den vom Schiffer abgeschlossenen Geschäften herleitet. Diese Haftung ergibt sich aus der gesetzlichen Bestimmung,[76]) daß der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht auf den persönlichen Kredit des Rheders Geschäfte machen darf. Es liegt hier eine Geschäftsführung ohne Auftrag vor.[77]) Der Schiffer ist jedoch nicht verpflichtet, bei entgegengesetzter Instruktion nicht einmal berechtigt,[78]) als Geschäftsführer ohne Auftrag für seinen Rheder aufzutreten, insbesondere für denselben Vorschüsse zu leisten oder sich persönlich zu verpflichten.[79]) Tut er es dennoch, so haftet ihm nur das Schiffsvermögen, und zwar einmal für eine Leistung, durch die auch ein Dritter den Rheder nur unpersönlich verpflichtet hätte, zum anderen für die Befriedigung eines Anspruches, für den auch der Rheder nur unpersönlich gehaftet hätte.[80])

---

[75]) HGB. § 532.

[76]) HGB. § 529.

[77]) A. M. Makower S. 46, der sagt, daß der Schiffer in diesem Falle zugleich die Eigenschaft des Darleihers und des Mandatars habe.

[78]) Prot. S. 1907.

[79]) Ehrenberg S. 200; Salmann in G. Z. Bd. 41 S. 382; HG. im Hbl. 1869 Nr. 331.

[80]) HGB. §§ 486, 632, 679, 726, 753. In allen übrigen Fällen

Hervorgehoben aber muß werden, daß der Schiffer in seinem Namen das Rechtsgeschäft mit dem Dritten abgeschlossen und somit also selbst Schuldner geworden sein muß; er darf das Rechtsgeschäft nicht als gesetzlicher Vertreter des Rheders abgeschlossen haben, denn dann hätte der Dritte einen direkten Anspruch gegen den Rheder, aber keinen gegen den Schiffer erworben.

V. Geht das Schiff nach dem Antritt der Reise durch einen Zufall verloren, so endet der Frachtvertrag.[81]) Dieser Zufall, daß das Schiff verloren geht, kann darauf beruhen, daß es verunglückt, daß es als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig kondemniert[82]) und in dem letzteren Falle unverzüglich öffentlich verkauft wird, daß es geraubt, aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt wird.[83]) Diese Auflösung des Frachtvertrages ändert jedoch nichts in den Verflichtungen des Schiffers, bei Abwesenheit der Beteiligten auch nach dem Verluste des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen. Der Schiffer ist demzufolge berechtigt und verpflichtet, je nach Umständen entweder die Ladung für Rechnung der Beteiligten mittels eines anderen Schiffes nach dem Bestimmungshafen befördern zu lassen oder

---

regelt sich das Rechtsverhältnis zwischen Schiffer und Rheder nach den Grundsätzen des BGB. über Geschäftsführung ohne Auftrag (BGB. §§ 677 ff.).

[81]) HGB. § 630 Abs. 1 Satz 1.

[82]) HGB. § 479.

[83]) HGB. § 630 Abs. 1 Satz 1 in Verb. mit § 628 Abs. 1 Ziff. 2.

die Auflagerung oder den Verkauf der Ladung zu bewirken und im Falle der Weiterbeförderung oder Auflagerung behufs der Beschaffung der hierzu, sowie zur Erhaltung der Ladung nötigen Mittel einen Teil davon zu verkaufen oder im Falle der Weiterbeförderung die Ladung ganz oder zu einem Teil zu verbodmen.[84]) Für die Erfüllung dieser dem Schiffer obliegenden Pflichten haftet der Rheder mit dem Schiffe, soweit etwas davon gerettet ist, und mit der Fracht.[85])

Voraussetzung der Tätigkeit des Schiffers ist einmal, daß wenn auch das Schiff zwar total verloren gegangen ist, aber von der Ladung, wenn auch nur der kleinste Teil gerettet worden ist, zum andern, daß die Beteiligten abwesend sind. Sind die Beteiligten gegenwärtig, hat also die Ladung „einen Vertreter gefunden“,[86]) so liegt dem Vertreter die Fürsorge für die Ladung ob. Über die zu ergreifenden Maßregeln hat der Schiffer nach pflichtgemäßem Ermessen, je nach Umständen unter Berücksichtigung des Vertragszweckes und der Situation zu entscheiden. Bei Verletzung dieser Pflichten haftet der Rheder mit der fortune de mer, soweit sie gerettet ist. Diese besondere Festsetzung einer beschränkten Haftung war deshalb nötig, weil die Tätigkeit des Schiffers, der nach Auflösung des Frachtver-

---

[84]) HGB. § 632 Abs. 1.

[85]) HGB. § 632 Abs. 3; Ehrenberg S. 215.

[86]) ROHG. Bd. 15 S. 66.

trages nicht mehr als Vertreter des Rheders,[87]) sondern ausschließlich im Interesse der Ladungsinteressenten handelt,[88]) nicht mehr unter die Bestimmungen des HGB. § 486 Abs. 1 Ziff. 2 fällt. Andererseits war aber diese Haftung des Rheders geboten, da es sich um eine Verpflichtung handelt, die dem Schiffer kraft Gesetzes obliegt, und kein zwingender Grund vorhanden war, von dem allgemeinen Grundsatz der Haftung des Rheders mit dem Schiffsvermögen abzugehen, soweit es sich um Rechtsgeschäfte handelt, die der Schiffer in seiner Eigenschaft als Schiffer abschließt.[89]) Aus demselben Grunde ist auch im Falle der großen Haverei eine persönliche Haftung des Rheders ausgeschlossen.[90]) Ebenso wird bei einer Bergung oder Hilfeleistung eine persönliche Haftung des Rheders nicht begründet,[91]) und zwar selbst dann nicht, wenn der Rheder einen Vertrag über die Höhe eines solchen abgeschlossen hat.[92])

VI. Ein bisher noch nicht entschiedener Streit be-

[87]) Gleichwohl hat der Schiffer gemäß HGB. § 555 auch nach dem Verluste des Schiffes die Interessen des Rheders zu vertreten.

[88]) Prot. S. 4307.

[89]) Wegerdt S. 25

[90]) HGB. § 726 Abs. 1.

[91]) HGB. § 753 Abs. 1.

[92]) Schaps S. 738; Wagner S. 182; Ehrenberg S. 91, 205. Zu dieser Ansicht muß man wohl gelangen, wenn auch das Gesetz diesen Fall nicht besonders erwähnt.

steht darüber, welche Haftung eintritt, wenn der Rheder wegen der Forderungen, für die eine beschränkte Haftung statuiert ist, es zum Prozeß kommen läßt. Nach der einen Ansicht haftet der Rheder für Prozeßzinsen und Prozeßkosten dinglich mit dem Schiffsvermögen gemäß HGB. § 760 und persönlich mit dem Landvermögen, weil diese Forderungen sich auf einen neuen hinzutretenden, selbständigen Verpflichtungsgrund, nämlich der Prozeßführung, stützen.[93]) Diese Auffassung ist jedoch einmal mit der Annahme eines dinglichen Pfandrechtes unvereinbar. Der Anspruch auf Zinsen und Kosten beruht ferner ebensowenig auf einem neuen selbständigen Rechtsgrund, wie andere Handlungen oder Unterlassungen des Rheders.[94])

Nach richtiger Ansicht haftet demnach der Rheder für Prozeßzinsen und Prozeßkosten, die infolge einer Forderung mit beschränkter Haftung entstanden sind, nicht persönlich, sondern nur mit dem Schiffsvermögen.[95])

§ 8.

Die beschränkt-persönliche Haftung.

Das Wesen der beschränkt-persönlichen Haftung des Rheders liegt darin, daß hinsichtlich der vollstreck-

[93]) Schaps S. 87; Ehrenberg S. 177, Festgabe S. 10; Cosack S. 162; OLG. im Hbl. 1893 Nr. 72; RGE. Bd. 33 Nr. 18.

[94]) z. B. Verzug, Genehmigung.

[95]) Boyens Bd. 1 S. 190, 216ff.; Luerssen S. 38ff.; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 157; Pappenheim S. 246ff.; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 426.

baren Höhe der Forderung eine Grenze festgesetzt ist, indem der Rheder einem oder mehreren Gläubigern nur bis zu einem nach gewissen konkreten Umständen sich bemessenden Maximalbetrage haftet. Eine derartige Haftung ist in den Fällen gegeben, wo die normale Befriedigung des Schiffsgläubigers aus dem Schiffsvermögen willkürlich vereitelt oder erschwert wird und das Landvermögen auf Kosten des Schiffsvermögens ungerechtfertigt bereichert wird.[1])

I. Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers erlischt nicht mit der Übertragung des Besitzes oder des Eigentumes am Schiffe.[2]) Der Verkauf eines Schiffes bewirkt jedoch das Erlöschen von sämtlichen seerechtlichen und nichtseerechtlichen, gesetzlichen und vertraglichen Pfandrechten[3]) einmal in den Fällen, wo das Schiff auf dem Wege der Zwangsversteigerung[5]) im Inlande[5]) verkauft wird, ferner wenn der Verkauf durch den Schiffer im Falle zwingender Notwendigkeit auf Grund seiner ge-

---

[1]) Schaps S. 79; Ehrenberg S. 298.

[2]) HGB. § 755 Abs. 2.

[3]) HGB. § 764 Abs. 2.

[4]) Nach ZVG. §§ 52, 91, 162, 169.

[5]) Ein Verkauf im Auslande ist gültig, wenn ein Schiff im Auslande zwangsweise verkauft wird und nach den Gesetzen des Verkaufsortes Pfandrechte durch einen solchen Verkauf erlöschen; vgl. OLG. II im Hbl. 1906 Nr. 32; Sieveking S. 379; Ehrenberg S. 268.

setzlichen Befugnisse bewirkt wird,[6]) oder wenn das Schiff von hoher Hand verkauft wird.[7])

Wird ein Schiff unter anderen als den angeführten Umständen verkauft, so bleiben die Pfandrechte bestehen. Dem Käufer steht jedoch die Berechtigung zu, die Ausschließung der unbekannten Schiffsgläubiger mit ihren Pfandrechten im Wege des Aufgebotsverfahrens zu beantragen.[8]) An die Stelle des erloschenen Pfandrechtes am Schiff tritt ein solches an dem Kaufgeld, solange es beim Käufer noch aussteht oder sich noch in den Händen des Schiffers bezw. der Behörde befindet.[9]) Steht das Kaufgeld nicht mehr aus oder befindet es sich nicht mehr in den Händen des Schiffers, so ist zu unterscheiden, einmal ob der Rheder das Kaufgeld eingezogen hat; dann haftet er den Schiffsgläubigern, deren Pfandrechte infolge der Zwangsversteigerung, des Notverkaufes oder des Aufgebotsverfahrens erloschen sind, persönlich, aber nur beschränkt, weil die Haftung mit mit der fortune de terre nur insoweit eintritt, als der Rheder das Kaufgeld eingezogen hat.[10]) Der Einziehung durch den Rheder steht gleich, wenn der Schiffer das

---

[6]) HGB. § 764 Abs. 1; vgl. § 530.

[7]) Indem z. B. eine Behörde ein Wrack zur Deckung der Kosten seiner Beseitigung auf Grund der Strandungsordnung (§ 25) verkauft; vgl. OLG. II im Hbl. 1906 Nr. 32.

[8]) HGB. § 765; ZPO. § 1002.

[9]) HGB. § 764 Abs. 1 Satz 2.

[10]) HGB. § 773.

Kaufgeld nicht aufbewahrt, sondern gemäß seiner Verpflichtung dem Rheder gegenüber verwendet.[11])

Hat dagegen der Schiffer das Kaufgeld dem Rheder gegenüber pflichtwidrig verwendet, so tritt an die Stelle des verbrauchten Erlöses die Ersatzforderung des Rheders gegen den Schiffer ins Schiffsvermögen.[12])

II. Wenn ein Schiffs- oder Ladungsrecht entstanden ist, in dem Schiff oder Ladung einem Dritten als Pfand haften, so hat auch der Dritte, der Pfandgläubiger, ein Interesse und einen Anspruch darauf, daß sein im Besitz des Schiffers befindliches Pfand mit gehöriger Sorgfalt behandelt und mit demselben nicht in einer seine Interessen beeinträchtigenden Weise verfahren wird.[13]) Der Schiffer hat also für die Bewahrung und Erhaltung der verbodmeten Gegenstände zu sorgen; er darf ohne dringende Gründe keine Handlung vornehmen lassen, durch welche die Gefahr für den Bodmereigeber eine größere oder eine andere wird, als dieser bei dem Abschluß des Vertrages voraussetzen mußte.[14]) Im Anschluß an diese allgemeine Vorschrift wird noch im speziellen bestimmt, daß der Schiffer die Bodmereireise nicht willkürlich verändern, oder von dem ihr entsprechenden Wege nicht willkürlich abweichen, oder

[11]) Ehrenberg S. 257; Schaps S. 767.

[12]) HGB. § 775 Abs. 2; Ehrenberg S. 257; Schröder in G. Z. Bd. 32 S. 248.

[13]) Sieveking S. 140.

[14]) HGB. § 692 Abs. 1.

nach ihrer Beendigung die verbodmeten Gegenstände nicht von neuem einer Seegefahr aussetzen darf, ohne daß das Interesse des Gläubigers es gebietet;[15]) ferner darf der Schiffer die verbodmete Ladung vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers weder ganz noch teilweise ausliefern.[16]) Verletzt der Schiffer die ihm hiernach obliegenden Verpflichtungen, so ist er dem Bodmereigläubiger für den Ausfall, den dieser erleidet, persönlich verantwortlich, und zwar insoweit, als dieser aus den verbodmeten Gegenständen seine Befriedigung nicht erhält, es sei denn, daß die unterbliebene Befriedigung durch die Veränderung der Reise oder die Abweichung oder die neue Seegefahr nicht verursacht ist.[17]) Für den Umfang der Haftung ist also nicht der Betrag der Schuld, sondern das Maß dessen bestimmend, was der Gläubiger ohne Gefährdungshandlung mittels Sachhaftung zu seiner Befriedigung zu erlangen sicher gewesen wäre.[18])

In allen diesen Fällen wird nun neben dem Schiffer auch der Rheder in gleicher Weise verpflichtet, wenn er die Handlungsweise des Schiffers angeordnet hat und bei der Erteilung der Anordnung von dem Sachverhältnis unterrichtet war.[19]) Er haftet also gleichfalls

---

[15]) HGB. § 693.

[16]) HGB. § 694.

[17]) HGB. § 693.

[18]) Pappenheim S. 377.

[19]) HGB. § 695 in Verb. mit § 512 Abs. 3.

beschränkt-persönlich und kann sich durch den Nachweis befreien, daß die unterbliebene Befriedigung durch die Veränderung der Reise oder die Abweichung oder die neue Seegefahr nicht verursacht ist.[20]) Der Gegenbeweis ist vom Rheder entweder darauf zu richten, daß zwischen dem, was der Schiffer auf Anordnung getan hat, ein Kausalzusammenhang nicht besteht, oder darauf, daß auch ohne die Handlung das verbodmete Objekt zur Deckung der Bodmereischuld nicht ausgereicht haben würde.[21])

III. Soweit der Rheder die Fracht einzieht, haftet er den Schiffsgläubigern, welchen das Pfandrecht dadurch ganz oder zu einem Teile abgeht, persönlich, und zwar einem jeden in der Höhe desjenigen Betrages, welcher sich für ihn bei einer Verteilung des eingezogenen Betrages nach der gesetzlichen Rangordnung ergibt.[22]) Dieser Fall liegt vor, wenn der Rheder zum Schiffsvermögen gehörige Fracht in sein Landvermögen überführt, so daß er dadurch bereichert wird.[23]) Dieses kann dadurch geschehen, daß der Rheder sich die Frachtgelder entweder vom Frachtschuldner oder vom Schiffer, wenn dieser sie einkassiert hat, auszahlen läßt, oder daß er durch Verzicht, Aufrechnung oder andere Weise den mit dem Pfandrecht verbundenen Anspruch auf

---

[20]) Schaps S. 585.

[21]) Prot. S. 2619ff.

[22]) HGB. § 771 Abs. 4.

[23]) ROHG. Bd. 22 S. 96.

Zahlung der Fracht zum Erlöschen bringt. Der Einziehung der Fracht steht gleich, wenn der Rheder selbst oder sein Schiffer das Geld in pflichtgemäßer Weise für das Schiff verwendet.[24]) Verwendet dagegen der Schiffer das Geld pflichtwidrig, so tritt die Ersatzforderung des Rheders gegen den Schiffer gemäß HGB. § 775 Abs. 2 ins Schiffsvermögen.[25])

Die Haftung erstreckt sich auf die Höhe desjenigen Betrages, bis zu der sich der Gläubiger aus dem noch vorhandenen Frachtanspruche hätte befriedigen können. Die gesetzliche Rangordnung richtet sich nach den in den §§ 766—770 HGB. gegebenen Bestimmungen. Der Rheder ist in gleichem Umfange persönlich verantwortlich, wenn die Fracht vom Frachtschuldner vorausbezahlt worden ist,[26]) oder wenn die Güter für seine Rechnung verschifft worden sind.[27]) Im letzten Falle tritt die Haftung ein in Ansehung einer fiktiven Fracht, nämlich der am Abladungsort zur Abladungszeit üblichen Fracht; es wird so angesehen, als hätte der Rheder diese Fracht eingezogen.[28]) Verwendet der Rheder die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger, denen ein Pfandrecht an der Fracht zusteht, so ist er den Gläubigern, denen der Vorzug gebührt hätte, nur

---

[24]) Ehrenberg S. 257.

[25]) Ehrenberg S. 257, 260.

[26]) Prot. S. 2542ff.

[27]) HGB. § 771 Abs. 5.

[28]) Schaps S. 773 Anm. 17.

insoweit verantwortlich, als er sie wissentlich verkürzt hat.[29])

Die Bestimmung der Frachtgelder ist, die Schiffsgläubiger zu befriedigen, sie müssen aber in Gemäßheit der gesetzlichen Rangordnung[30]) verteilt werden. Weil nun aber ein Versehen in dieser Beziehung sehr leicht möglich und entschuldbar ist, so haftet der Rheder nur insoweit, als er die Schiffsgläubiger wissentlich verkürzt hat. Eine wissentliche Verkürzung liegt nur vor, wenn der Rheder sowohl die Forderungen der von ihm übergangenen Gläubiger als den Umstand, daß das Recht dieser dem der befriedigten Gläubiger vorgeht oder ihm gleichsteht,[31]) gekannt hat.

IV. Eine beschränkt-persönliche Haftung tritt auch ein, wenn der Rheder die Befriedigung aus dem Sondergute den Gläubigern dadurch erschwert, daß er das Schiffsvermögen, das zu ihrer Befriedigung dienen soll, ihnen entzieht, indem er es in für sie unerreichbare Entfernungen sendet.[32]) Dieses ist der Fall, wenn der Rheder, nachdem er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für die er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntnis erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise[33]) in die See sendet, ohne vorher den Gläubiger bezahlt

---

[29]) HGB. § 772.

[30]) HGB. § 771 Abs. 2.

[31]) Ehrenberg S. 149; Schaps S. 774.

[32]) Wegerdt S. 28.

[33]) vgl. HGB. § 757.

oder sichergestellt zu haben. Durch diese Handlungsweise werden die Rechte des Schiffsgläubigers beeinträchtigt, da der Rheder wissentlich die einzige Sicherheit, welche der Gläubiger für seine Forderung hat, den Gefahren der See von neuem aussetzt. Die Rechtsfolge dieses Tatbestandes ist, daß neben die unpersönliche Haftung eine persönliche tritt. Der Rheder wird in einem solchen Falle auch persönlich für die Befriedigung der Forderung verpflichtet, und zwar für die Höhe desjenigen Betrages, welcher sich für den Gläubiger ergeben haben würde, falls der Wert, den das Schiff bei dem Antritte der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung verteilt worden wäre.[34]) Es wird vermutet, daß der Gläubiger bei dieser Verteilung seine volle Befriedigung erlangt haben würde.[35]) Wenn also der Rheder nicht die ganze Forderung begleichen will, so muß er beweisen, mit welchem Betrage der Gläubiger bei einer zum Zwecke der Befriedigung aller Schiffsgläubiger erfolgten Zwangsvollstreckung des Schiffes ausgefallen wäre. Von dieser persönlichen Haftung kann er sich durch den Nachweis befreien, daß das Interesse des Gläubigers es gebot, das Schiff auf eine neue Reise zu senden.[36])

Der Rheder haftet ferner beschränkt-persönlich, wenn er die Vergütung für Aufopferung oder Be-

[34]) HGB. § 774 Abs. 1.

[35]) HGB. § 774 Abs. 2.

[36]) LG. im Hbl. 1883 Nr. 77.

schädigung in Fällen der großen Haverei, oder die im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes, oder wegen entzogener Fracht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern ihm, dem Rheder, von demjenigen, der den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat, zu zahlende Entschädigung eingezogen hat. Die Haftung erstreckt sich auf die Höhe des eingezogenen Betrages.[36])

§ 9.

Die unbeschränkte Haftung.

Die persönliche, unbeschränkte Haftung des Rheders, die rechtlich die Regel bildet, indem sie überall da Platz greift, wo das Gesetz nicht eine besondere Haftung, sei es eine beschränkt-dingliche oder eine beschränkt-persönliche, bestimmt, erstreckt sich auf das gesamte Vermögen des Rheders, bestehend aus der fortune de terre und der fortune de mer, d. h. der Gläubiger kann seine Befriedigung aus dem gesamten Vermögen des Rheders suchen; er ist weder wie bei der beschränkt-dinglichen Haftung auf einen bestimmten Kreis von Vermögensobjekten noch wie bei der beschränkt-persönlichen Haftung auf einen nach konkreten Umständen sich bemessenden Maximalbetrag beschränkt. In diesem normalen Falle tritt also der Forderungsberechtigte dem Rheder gegenüber wie ein Gläubiger seinem Schuldner,

[36]) HGB. § 775.

d. h. er hat keine Vorzugsrechte, sondern steht den übrigen Forderungsberechtigten, z. B. einem Privatgläubiger, im Range gleich.

Nun sind aber andererseits im Gesetz, wie bereits erörtert, einige Fälle vorgesehen, wo einem Gläubiger des Rheders ein besonderes Vorrecht gegenüber anderen Gläubigern eingeräumt ist, indem ihm für seine Forderung nicht nur das ganze Vermögen des Rheders haftet, sondern ihm außerdem noch ein vorzugsweises Befriedigungsrecht an bestimmten Vermögensobjekten, nämlich der fortune de mer, eingeräumt ist. Er kann also aus dem Schiffsvermögen sich befriedigen, bevor die anderen Pfandgläubiger oder sonstigen Gläubiger ihre Ansprüche geltend machen können.[1]) Er ist in diesem Falle Schiffsgläubiger, d. h. er hat für seine Forderung gegen den Rheder ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe und der Fracht. Die Haftung des Rheders ist dinglich-persönlich,[2]) d. h. der Gläubiger hat ein Befriedigungsrecht am gesamten Vermögen des Rheders, verbunden mit einem Vorzugsrecht am Schiffsvermögen, wie bei der rein dinglichen Haftung. Der Rheder haftet ihm also mit dem Landvermögen persönlich, mit dem Schiffsvermögen dinglich.

I. 1. Eine dinglich-persönliche Haftung tritt ein in den Fällen des § 486 Abs. 2 HGB.,[3]) also einmal, wenn

[1]) HGB. § 776.

[2]) Cosack S. 168.

[3]) So richtig Pappenheim S. 213 unter Hinweis auf

den Rheder in Ansehung einer Vertragserfüllung ein Verschulden trifft. Diese unbeschränkte Haftung bei Verschulden tritt sowohl dann ein, wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft gegründet wird, das der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat, als auch dann, wenn der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die schlechte Erfüllung eines von dem Rheder abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, sofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied ob die Nichterfüllung oder die schlechte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht. In Betracht kommt jedes Verschulden, welches zur Nichterfüllung oder nicht gehörigen Erfüllung mitwirkt.[4]) Vor allem ist hierzu zu rechnen Vorsatz und Fahrlässigkeit in der Auswahl des Schiffers oder sonstiger Personen der Schiffsbesatzung, deren Tätigkeit für das Schiff Bedeutung hat,[5]) ferner Hergabe eines ungeeigneten[6]) oder seeuntüchtigen[7]) Schiffes, fehlerhafte

HGB. § 762; ferner Sieveking S. 101; Wagner Bd. 1 S. 183 f., Beitr. zum Seerecht S. 27; Cosack S. 147; Brandis Bd. 1 S. 31; a. M. OLG. im Hbl. 1887 Nr. 129; Ehrenberg S. 218 Anm. 150; Schaps S. 86; Brodmann S. 15.

[4]) Prot. S. 4155, 4469 ff.

[5]) Wagner S. 183.

[6]) ROHG. Bd. 11 S. 260.

[7]) HGB. § 559.

Wahrnehmung von Obliegenheiten des Schiffers durch den Rheder selbst,[8]) Anordnung kontrakts- oder rechtswidrigen Verhaltens des Schiffers.[9])

Die gleiche Haftung tritt ein, wenn der Rheder die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat,[10]) indem er selbst oder durch einen Substituten, der auch der Schiffer sein kann, dem Vertragsgegner ausdrücklich oder stillschweigend erklärt hat, daß er für die Erfüllung des Vertrages persönlich aufkommen wollte,[11]) denn durch diese Erklärung verzichtet er auf das Vorrecht der beschränkten Haftung.[12])

Dieses ist z. B. der Fall, wenn der Rheder die Erfüllung eines Vertrages, welchen der Schiffer abgeschlossen hat oder dessen Ausführung zu den dienstlichen Obliegenheiten des Schiffers gehört, besonders gewährleistet. Dann bindet der Abschluß des Vertrages durch den Schiffer bezw. dessen Handlungen, die er in Ausführung des Vertrages begangen hat, die fortune de mer. Durch seine Garantieübernahme hat aber der Rheder daneben sein persönliches Vermögen, seine fortune de terre, verpflichtet.[13]) Es tritt also neben die beschränkte Haftung die unbeschränkte Haftung, der

---

[8]) HG. im Hbl. 1872 Nr. 107.

[9]) HGB. §§ 512 Abs. 3, 661, 695, 731 Abs. 2, 752 Abs. 2.

[10]) HGB. § 486 Abs. 2.

[11]) Schaps S. 86.

[12]) Ehrenberg S. 176.

[13]) Sieveking S. 101.

Rheder haftet dinglich-persönlich. Eine Gewährleistung liegt auch besonders in der Anerkennung und Genehmigung einer Vollmachtsüberschreibung, in der Akzeptierung eines vom Schiffer auf den Rheder gezogenen Wechsels.[14])

2. Für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerververträgen haftet der Rheder nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.[15]) Diesen Fall kumulativer, d. h. dinglicher und persönlicher Haftung des Rheders hat das Gesetz aus sozialpolitischen Gründen statuiert. Wenn auch die Mannschaft vom Schiffer angemustert wird, alle ihre Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen daher Forderungen gegen die fortune de mer darstellen, so soll doch der Rheder dür diese Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen, auch wenn sie vom Schiffer angestellt sind, nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch persönlich haften. Im Gegensatz zu anderen Seerechten, z. B. dem englischen, wo der Dienst- und Heuerlohn von der verdienten Fracht[16]) abhängig ist, hat das Handelsgesetzbuch aus Nützlichkeits- und Humanitätsrücksichten gegen

---

[14]) Schaps S. 86 f.

[15]) HGB. § 487.

[16]) The freight is the mother of wages — die Fracht ist die Mutter der Gage. Wagner S. 18, 29; Boyens Bd. 1 S. 235, 236.

die Mannschaft[17]) die persönliche Haftung des Rheders festgesetzt. Die Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen umfassen außer dem Dienst- bezw. Heuerlohn auch sonstige Beträge, welche nach Vertrag oder Gesetz dem Besatzungsmitglied bezw. seinen Erben auf Grund des Dienstverhältnisses gegen den Rheder zustehen;[18]) so kann z. B. der Schiffer, wenn er während der Reise infolge zufälliger Verhinderung der Fortsetzung derselben entlassen wird, einmal die bis dahin verdiente Heuer, außerdem aber nach seiner Wahl entweder freie Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert ist, oder eine entsprechende Vergütung beanspruchen.[19]) Der Anspruch auf freie Rückbeförderung umfaßt auch den Unterhalt während der Reise sowie die Beförderung der Sachen des Schiffers.[20]) Endet die Rückreise des Schiffes nicht in dem Heimatshafen und war der Schiffer für die Ausreise und die Rückreise oder auf unbestimmte Zeit angestellt, so hat der Schiffer Anspruch auf freie Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert worden ist, und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl eine entsprechende Vergütung.[21]) Das gleiche Recht steht

---

[17]) Prot. S. 1617 ff.

[18]) Schaps S. 90.

[19]) HGB. § 547 Abs. 2.

[20]) HGB. § 547 Abs. 3.

[21]) HGB. § 550.

ihm zu im Falle des Verlustes des Schiffes.[22]) Hierzu gehören auch die Ansprüche der Schiffsmannschaft auf Rückbeförderung;[23]) ferner der dem Besatzungsmitglied zustehende Anteil an der Fracht oder am Gewinn, der zwar nicht als Heuer im Sinne der Seemannsordnung,[24]) aber jedenfalls als Dienstlohn anzusehen ist.[25])

Diese Forderungen aus Dienst- und Heuerverträgen, die, wie wir gesehen haben, eine persönliche Haftung des Rheders, verbunden mit einem dinglichen Vorrechte des Gläubigers an der fortune de mer, enthalten, gewähren also die Rechte eines Schiffsgläubigers.[26]) Nach zwei Richtungen jedoch unterscheidet sich dieses Pfandrecht von dem der anderen Schiffsgläubiger, indem einmal der Schiffsbesatzung auch wegen der einer späteren Reise entstandenen Forderungen ein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der früheren Reise zusteht, sofern die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- und Heuerlohn fallen,[27]) zum anderen, weil der Schiffsbesatzung wegen der eine frühere Reise betreffenden Forderungen dasselbe Vorzugsrecht gebührt, das ihr

---

[22]) HGB. § 555.

[23]) SeemO. v. 2. 6. 1902 §§ 58, 59, 65.

[24]) SeemO. § 69.

[25]) Schröder in G. Z. Bd. 32 S. 245; HG. im Hbl. 1879 Nr. 82 S. 213; Boyens Bd. 1 S. 236; a. M. Wagner S. 183; Ehrenberg S. 179ff.

[26]) HGB. § 754 Abs. 1 Ziff. 3.

[27]) HGB. § 758.

wegen der eine spätere Reise betreffenden Forderungen zusteht, sofern die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- und Heuervertrag fallen,[28]) und zwar auch dann, wenn das Besatzungsmitglied vor Antritt der jetzigen Reise seine Entlassung hätte fordern können.[29])

Alle Forderungen dagegen, welche nicht in den Kreis der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers fallen oder nicht in Ausführung der Dienstverrichtungen der Schiffsbesatzung begangen sind, verpflichten den Rheder rein persönlich, falls er überhaupt nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen[30]) für dieselben haftet. Der Gläubiger ist in solchen Fällen nicht Schiffsgläubiger, sondern Gläubiger des Rheders. Dies hat die Bedeutung, daß wenn zu er seiner Befriedigung die Zwangsvollstreckung in die fortune de mer als einen Bestandteil des Gesamtvermögens des Rheders betreibt, ihm die Schiffsgläubiger mit ihren Forderungen vorgehen.[31])

Solche Fälle unbeschränkt-persönlicher Haftung des Rheders ohne Vorzugsrecht am Schiffsvermögen liegen dann vor, wenn sich die Ansprüche auf Rechtsgeschäfte des Rheders gründen, die er im Heimatshafen des Schiffes vorgenommen hat und die nicht zu den Be-

---

[28]) HGB. § 767 Abs. 3.

[29]) RGE. Bd. 20 Nr. 41.

[30]) z. B. wegen Mitverschuldung, Auftragserteilung.

[31]) Sieveking S. 102.

fugnissen des Schiffers gehören.[32]) Ferner kommen in Betracht Forderungen aus Verträgen, welche der Rheder außerhalb des Heimatshafens abgeschlossen hat, sofern weder die Eingehung zu den gesetzlichen Befugnissen noch die Ausführung derselben zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört.

Unbeschränkt haftet der Rheder auch aus Verträgen des Schiffers, zu deren Vornahme dieser als solcher gesetzlich nicht berechtigt war, sondern die er kraft besonderer Vollmacht des Rheders abgeschlossen hat.[33])

Eine unbeschränkte Haftung des Rheders endlich tritt ein bei Ansprüchen, die sich aus vom Rheder abgeschlossenen Versicherungsverträgen begründen, soweit der Rheder bei denselben überhaupt in Frage kommt.

---

[32]) z. B. Forderungen aus Ausrüstung und Proviantierung des Schiffes.

[33]) vgl. auch Brodmann S. 14, der unbeschränkte Haftung des Rheders auch dann eintreten lassen will, wenn der Schiffer zwar innerhalb seiner gesetzlichen Vollmacht, aber unter ausdrücklichem Hinweis auf die besondere Vollmacht von seiten des Rheders das Rechtsgeschäft abgeschlossen hat.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.